PASSIONE | QUATTRORUOTE

QUESTIONI DI STILE

ALFA ROMEO

110 ANNI DI DESIGN DELLA CASA DEL BISCIONE

E|D
EditorialeDomus

1910

NASCE LA LEGGENDA

Per il logo della neonata A.L.F.A., Romano Cattaneo suggerisce
di utilizzare il Biscione Visconteo a Giuseppe Merosi
che vi abbina lo stemma della città di Milano.
Il marchio diventa subito leggenda firmando la sua prima, storica auto: la 24 HP.

110 1910-2020 Alfa Romeo

1946

SI RICOMINCIA

Finita la guerra, la fabbrica al Portello riprende a produrre la 6C 2500,
ma anche cucine, tapparelle e materiale ferroviario.
Tutto ciò che serve per far ripartire il Paese.

110
1910-2020
Alfa Romeo

Quattroruote Passione Auto
Periodico bimestrale
Numero 17 - Luglio 2020

Registrazione del Tribunale di Milano
n°132 del 27/02/2002

DIRETTORE RESPONSABILE
Gian Luca Pellegrini

VICE DIRETTORI
Laura Confalonieri
Fabio De Rossi

ART DIRECTOR
Stefano Tosi

REVISIONE TESTI
Emanuele Barbaresi

IMPAGINAZIONE
Ideapagina - Bologna

FOTOGRAFIE
Archivio Alfa Romeo,
Archivio GFG Style-Giugiaro,
Archivio Pininfarina, Archivio Quattroruote,
Archivio Ruoteclassiche,
Archivio Castagna-Gioacchino Acampora,
Camerana&Partners,
FCA Heritage-Centro Documentazione Alfa Romeo,
Giovanni Bianchi Anderloni,
media.fcaemea.com

SEGRETERIA
Roberta Ermolli - Maria Teresa Tricarico

ARCHIVIO
Guido Traccanella (responsabile)
Massimo Calzone - Anna Davì - Lino Mattia

EDITORE
Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO
Sofia Bordone

BUSINESS UNIT MEDIA DIRECTOR
Nicola Licci

BRAND MANAGER
Paolo Muratore

LICENSING & SINDICATION
Carmen Figini - Tel. 0282472487
email: figini@edidomus.it

UFFICIO STAMPA
Elisabetta Prosdocimi
Tel. 3383548515
email: ufficiostampa@edidomus.it

PUBBLICITÀ
Advertising Director
Ferruccio Belloni

Direzione Commerciale Digital
Carlo Carrettoni

Distribuzione per l'Italia
Distribuzione SO.DI.P. Angelo Patuzzi S.p.a.,
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)
Telefono 02660301 - Fax 0266030320

Fotolito
Editoriale Domus

Stampa
Centro Poligrafico Milanese - S.p.A.
Casarile (MI)

© Copyright 2020
Editoriale Domus S.p.A. - Milano
È vietata la riproduzione, totale o parziale,
del contenuto della pubblicazione senza
l'autorizzazione preventiva dell'Editore.

PASSIONE | QUATTRORUOTE

QUESTIONI DI STILE

ALFA ROMEO

110 ANNI DI DESIGN DELLA CASA DEL BISCIONE

di
Emilio Deleidi

E|D
EditorialeDomus

NELL'INTERPRETAZIONE DEL CENTRO STILE ALFA ROMEO, LA GIULIA QUADRIFOGLIO APPARE ANCORA PIÙ BASSA, AGGRESSIVA E FILANTE RISPETTO ALLA REALTÀ. UNA CHIAVE DI LETTURA ESASPERATA PER SOTTOLINEARE I CONCETTI AI QUALI GLI STILISTI SI RICHIAMANO: MODERNITÀ, CARATTERE E RISPETTO DEGLI STILEMI ICONICI DEL BRAND

ALFA ROMEO

SOMMARIO

8	**Design**	**Tutto in nome** della bellezza
10	**GTA**	**Tre lettere** per un ritorno
18	**Klaus Busse**	**Una purezza** senza distrazioni
26	**Alessandro Maccolini**	**La piccola malizia** delle superfici
32	**Giulia e Stelvio**	**Scolpite** dalla storia
40	**Tonale**	**Una Suv** al passo coi tempi
48	**Officina 83**	**La culla** delle grandi idee
54	**Roberto Giolito**	**Un passato che vive** ogni giorno con noi
60	**Formula 1**	**Modellate** dal vento
66	**Ieri e l'altro ieri**	**Onore ai giganti** del design
68	**Lifestyle**	**Un mito costruito** anche con i vip
72	**Andrea Zagato**	**Nel segno** dell'originalità
78	**Zagato**	**Soluzioni coerenti** da Nuvolari a oggi
82	**Ercole Spada**	**La coda tronca** arma vincente
86	**Gioacchino Acampora**	**Eleganza** e innovazione
92	**Castagna**	**Splendide eredi** delle carrozze
96	**Giovanni Bianchi Anderloni**	**Il suo segreto** era la leggerezza
102	**Touring**	**Dal classicismo** ai dischi volanti
106	**Paolo Pininfarina**	**Quel capolavoro** chiamato Duetto
112	**Pininfarina**	**Un mirabile** equilibrio di forme
116	**Mike Robinson**	**Dalla biodinamica** allo Yin e Yang
122	**Bertone**	**Fa della sportività** un marchio indelebile
126	**Il Centro stile**	**Tempi eroici** e veri artisti
132	**Giorgetto Giugiaro**	**Il Maestro** e il quadrifoglio
142	**Walter de Silva**	**Una fidanzata** per sempre amata
152	**Benedetto Camerana**	**Le fabbriche** dell'immagine

TUTTO IN NOME DELLA BELLEZZA

L'Alfa Romeo non è una semplice fabbrica di automobili. Lo sosteneva già Orazio Satta Puliga, ingegnere e padre di fondamentali vetture del Portello, dalla 1900 alla Giulia, per ricordarne soltanto alcune. E proseguiva: «È una specie di malattia, l'entusiasmo per il mezzo di trasporto. È un modo di vivere, un modo particolare di concepire un veicolo a motore. Qualcosa che resiste alle definizioni». Qualcosa che va oltre il razionale e attiene alla sfera delle emozioni: «Si tratta di sensazioni», aggiungeva il grande progettista, «di passione, tutte cose che hanno più a che fare con il cuore che con il cervello».

Del resto, se siamo qui a parlarne 110 anni dopo il giorno in cui un gruppo di notabili dava vita a Milano all'A.L.F.A., è innegabile che, in quel marchio, ci debba essere davvero qualcosa di speciale. Uno spirito indomito, che ha permesso all'azienda di rimanere se stessa pur passando attraverso rischi di fallimenti, un salvataggio ottenuto con la nazionalizzazione negli anni 30, una stagione drammatica di violenze nelle fabbriche nei 70, la privatizzazione negli 80, fino a trovare la propria identità all'interno di un grande gruppo internazionale come FCA.

Se tutto questo è stato possibile, il merito va ascritto alla bellezza. Quella «bellezza necessaria» alla quale la Casa stessa ha dedicato, negli anni scorsi, una mostra itinerante e che oggi viene celebrata in una delle sezioni più affascinanti del Museo Storico di Arese. Ci sono molti modi d'interpretare tale bellezza, però. Uno, assai intrigante, consiste nell'andare a scovarla, come suggerisce Lorenzo Ramaciotti nella sua introduzione al catalogo del museo (Giorgio Nada Editore, 2015), in ciò che non si vede: «La meccanica che è alla radice delle sue prestazioni, della sua dinamica di guida». La purezza di due alberi a camme perfettamente rifiniti, di fusioni di alluminio di millimetrica precisione, di scarichi sinuosi. Il secondo modo, invece, è più immediato: è la via dell'estetica. Ed è a essa che è dedicato questo volume. Lo stile e le forme. Di oggi, cristallizzato nei volumi di una Giulia, di una Stelvio, di una Tonale. E di ieri, opera di creatori, carrozzieri, figurinisti, autentici artisti. Ne abbiamo raccolte le testimonianze, per ripercorrere un cammino. Quello che, di modello in modello, di esemplare in esemplare, ci ha portati a godere della bellezza. Più che mai necessaria, in un'Alfa Romeo.

L'ascendenza è chiara: con le Giulia GTA e GTAm, l'Alfa Romeo ha voluto rendere omaggio al glorioso modello che recava le stesse sigle 55 anni fa e che ha mietuto innumerevoli successi sulle piste di tutto il mondo

GTAm

GTA: TRE LETTERE PER UN RITORNO

Ci sono sigle, nella storia dell'automobile, che da sole bastano a evocare un mondo intero. Una di loro è, di sicuro, GTA. La pronunci e ti sembra già di sentire odore di olio, benzina, gomma bruciata. Di pista, asfalto bollente. Di Monza e del suo pubblico, ma anche del madrileno Jarama, dell'olandese Zandvoort. Formidabili, quegli anni. Quando bastavano tre lettere, acronimo di Gran Turismo Alleggerita, per far capire che quella non era un'Alfa come le altre: era nata per correre, nel più puro spirito Alfa Romeo. Che voleva dire prendere un modello stradale, 1900, Giulietta o Giulia che fosse, e trasformarlo in un'arma micidiale.

La GTA nasce nel 1965 e viene esposta prima al Salone di Amsterdam, poi a quello di Ginevra. Deriva dalla 1600 GT Sprint, gran macchina già di suo, ma è leggera sul serio: ha carrozzeria di paraluman 25, materiale a base di alluminio e magnesio, cofano posteriore di lega leggera, interni svuotati del superfluo, sedili snelliti. La bilancia si ferma su 745 kg, contro i 950 della versione normale. Poi c'è il motore: il 1.600 bialbero, grazie a due candele per cilindro, diversi carburatori Weber e due pompe elettriche della benzina, sforna (su strada) 115 CV invece di 103. Con il tempo, ne arrivano molti di più, fino a 170 per le gare. Le GTA, che diventano anche 1.300 e - con la denominazione GTAm - 1.750 e 2.000, corrono. E vincono, ogni domenica, su ogni pista. Titoli nazionali ed europei, quando un successo nel campionato Turismo continentale vale intere pagine sui giornali.

La vista impressionante della parte posteriore della Giulia GTAm (nella pagina a fianco) permette di apprezzare l'ala di carbonio, i cui profili scavati richiamano l'incavo del cofano bagagliaio della Giulia del '62; sotto, uno schizzo della vettura del Centro stile Alfa Romeo

La storia non finisce lì. Perché, quando hai tra le mani una sigla che è diventata un brand nel brand, è logico che, prima o poi, la giochi ancora, come un jolly vincente. Così, di tanto in tanto, il fiume carsico della GTA torna in superficie. Accade, per esempio, nel 1993, con una poco conosciuta versione GTA della 155, berlina nata dalle sinergie interne del gruppo Fiat: dotata di motore, cambio e trasmissioni derivati da quelli della cugina Lancia Delta Integrale, rimane però allo stadio di esemplare unico, di recente apparso sul mercato del collezionismo.

Sorte migliore tocca, invece, alle 156 GTA (anche Sportwagon) e all'omologa 147, lanciate entrambe nel 2002. Vetture poco caratterizzate esteticamente, ché gli interventi si limitano alle fiancate, dotate di robusti copribrancardi, ai pa-

La 1600 GTA (a destra) del 1966 sfoggia sulla fiancata il logo dell'Autodelta, atelier di elaborazione dell'Alfa Romeo guidato dall'ingegner Carlo Chiti; sotto, la 155 GTA, esemplare unico del 1993 realizzato come evoluzione della 155 Q4

La 1750 GTAm (sopra a destra, in gara), derivata dalla 1750 GT Veloce stradale, consente al pilota olandese Toine Hezemans di vincere il campionato europeo Turismo nel '70; l'Alfa Romeo si aggiudica tre Challenge continentali della categoria consecutivi

La 156 GTA (a fianco) e la 147 GTA (più a sinistra) vengono presentate nel 2002: entrambe montano il V6 24V da 250 CV e arrivano a 250 km/h, mentre la caratterizzazione estetica si limita ad affinamenti aerodinamici

raurti di maggiori dimensioni e ridisegnati dal punto di vista aerodinamico, e ai cerchi, ora da 17". A fare la differenza con il resto della gamma è, però, il cuore di queste vetture: nel vano motore trova posto il generoso V6 bialbero Alfa Romeo, con 4 valvole per cilindro, cubatura portata da 3 a 3.2 litri e modifiche alla fasatura e all'albero a camme. Paolo Massai, ingegnere, professore universitario e, all'epoca, vicepresidente della business unit Alfa Romeo per lo Sviluppo prodotto, con responsabilità anche per lo stile e le competizioni, ricorda quell'esperienza così: «La 156 GTA aveva un comportamento eccezionale, migliore di quello della 147 GTA, un po' penalizzata dal passo più corto. L'avevamo resa sovrasterzante adottando una barra posteriore rigidissima e caricando aerodinamicamente in maggior misura l'avantreno, per evitare il sottosterzo tipico delle trazioni anteriori e rendere la guida più emozionale». Nel 2002 venne esposta al Motor Show di Bologna anche una versione GTAm, con cilindrata portata a 3.5 litri e potenza di 270 CV, mai prodotta in serie.

CARBONIO DIFFUSO

Lo scoccare dei 110 anni di vita dell'Alfa Romeo ha fornito l'occasione per riportare alla ribalta le gloriose denominazioni GTA e GTAm, attribuendole questa volta alla Giulia. Versioni a tiratura limitata (500 esemplari, numerati e certificati), del tutto coerenti con la filosofia del marchio, come sottolinea Alessandro Maccolini: «La GTA degli anni 60», spiega il chief designer dell'Alfa Romeo, «derivava dalla coupé di serie, che veniva alleggerita, potenziata e messa a punto per le corse. Non stiamo, quindi, parlando di una supercar, ma di un'auto in origine utilizzabile tutti i giorni. Lo stesso è accaduto per la 147 e la 156: più che dalle modifiche estetiche, la loro differenza era data dalla presenza di un motore importante, per cilindrata e potenza. Anche la GTA e la GTAm derivano, in un certo senso, dalla normale Giulia, ma godono di un vantaggio: a nascere per prima è stata la Quadrifoglio con 510 CV e da questa esperienza ha tratto benefici tutta la gamma. Per capire che margini avessimo per rendere più estreme le nuovi versioni, dunque, abbiamo dovuto studiare nuovamente la Quadrifoglio, che vanta caratteristiche di eccellenza, come l'impiego del carbonio per l'albero di trasmissione, il cofano e il tetto. Nella GTA e nella GTAm, pensata per l'uti-

La Giulia GTA (a destra; sotto, alcuni dettagli) nasce come evoluzione della Quadrifoglio, della quale adotta la meccanica: la potenza del motore è però maggiore di 30 CV, per un totale di 540, mentre il peso è inferiore di 100 kg grazie all'uso del carbonio

lizzo anche in pista, abbiamo esteso l'uso del carbonio al paraurti anteriore, ai parafanghi, al diffusore posteriore e a tutto l'aerokit. Del resto, anche i materiali parlano la lingua della riduzione del peso, contemplata nella "A" della sigla». Lo scopo è stato perseguito pure con altre soluzioni: sulla GTAm, che comunque è una vettura street legal, i posti sono soltanto due e il sedile posteriore è sostituito dal rollbar e da una "vasca" dotata di spazi per accogliere i caschi e l'estintore, mentre i finestrini sono di policarbonato. Tutto ciò ha permesso di ridurre di un centinaio di chili la massa della vettura, che così, grazie ai 540 CV erogati dal V6 2.9 biturbo, può contare sull'eccellente rapporto peso/potenza di 2,82 kg/CV.

Il logo sul montante richiama i 110 anni dalla nascita dell'Alfa Romeo, fondata a Milano il 24 giugno del 1910: lo studio aerodinamico si è avvalso delle sinergie con la Sauber Engineering, la cui factory gestisce le Alfa Romeo Racing di Formula 1

La Giulia GTA ha carreggiate anteriori e posteriori allargate di 50 mm: l'handling si giova di un nuovo set specifico di molle, ammortizzatori e boccole. Inediti anche i cerchi da 20" monodado, per la prima volta adottati su una berlina

Sulle Giulia GTA e GTAm tutto è perfettamente funzionale: e questo approccio si riflette nello stile, come da tradizione dell'Alfa Romeo. «Prendiamo due esempi», spiega al proposito Maccolini, «come la 2000 Sportiva del '54 e la più recente 4C. Sulla prima, lo scarico passa lateralmente sotto una carenatura specifica, ma solamente da un lato: molti pensarono a un errore, invece la scelta era parte della purezza del progetto. Anche sulla 4C c'è una sola presa d'aria, collocata esattamente dove serviva per ottimizzare l'utilizzo in pista: qualcuno ci chiese di prevederne una anche dall'altro lato, per amore di simmetria, ma non c'era motivo. Perché aggiungere peso con un elemento finto? Un designer deve dialogare con i tecnici e capire che cosa, tra quanto si propone di fare, sia davvero utile e necessario».

Lo stile ideale, dunque, nasce dalla perfetta integrazione tra il design, la meccanica e l'aerodinamica, che detta legge; cioè dalla coerenza tra la forma e il contenuto. Un approccio rispettato per le nuove Giulia e, in particolare, per la GTAm, sulla quale tutto ha una precisa funzione, esattamente come nelle auto da competizione, per le quali uno dei parametri essenziali è l'efficienza aerodinamica, ovvero il rapporto tra quanto si ottiene in termini di downforce rispetto a quanto si paga sul piano del drag, la resistenza all'avanzamento. «Sulla GTAm, per esempio», spiega l'ingegner Paolo Massai, «lo splitter anteriore di carbonio è più grande non per ragioni estetiche, ma perché deve bilanciare il carico prodotto dalla grande ala posteriore: una downforce eccessiva sull'avantreno genererebbe sottosterzo, che è l'ultima cosa desiderata da un pilota. I flick laterali raddrizzano i flussi, per farli scivolare corretta-

La Giulia GTAm è pensata per un utilizzo anche in pista, quindi è priva dei sedili posteriori, sostituito da un rollbar di sicurezza, e adotta soluzioni aerodinamiche evolute, a partire dallo splitter anteriore maggiorato

Su queste versioni della Giulia, plancia, pannelli porta, imperiale e parte dei sedili sono rivestiti di Alcantara; le finiture sono di carbonio opaco. Sotto, due delle numerose livree speciali, rese disponibili dal Centro stile dopo uno studio storico sulle GTA

Un dettaglio della generosa ala posteriore della GTAm, necessaria per compensare il maggior carico generato sull'avantreno dallo splitter anteriore ingrandito

mente lungo la fiancata, mentre l'andamento dello splitter è studiato per controllare la riduzione del carico verticale che si registra con l'abbassamento del muso in frenata».

Prosegue Massai: «Le prese d'aria centrali e quelle ricavate ai lati dello scudetto, così come quelle laterali che servono l'intercooler, sono di dimensioni maggiori per garantire il raffreddamento del motore, che ha maggiore potenza a parità di cilindrata, quindi genera più calore; le feritoie sul parafango servono a "catturare" l'aria, aumentarne la velocità e a creare una sorta di carenatura virtuale delle ruote anteriori, in modo che la pressione nel vano generata dalla rotazione della ruota non disturbi, dando vita a turbolenze, il flusso che corre lungo la fiancata. Quest'ultima è scavata, con una perfetta integrazione tra stile ed esigenze aerodinamiche: si evita che la vista laterale risulti anonima e si crea un canale che fa scorrere correttamente l'aria verso la coda. Nella parte inferiore, le minigonne sono più grandi, così da sigillare meglio la pressione nel sottoscocca, che deve raggiungere il diffusore posteriore, le cui dimensioni sono cresciute».

Anche la coda presenta aspetti aerodinamici importanti. Spiega ancora Massai: «La forma degli spigoli laterali consente di ridurre la formazione di vortici passivi, mentre i codolini e i flap servono a pulire la scia; l'ala posteriore è arretrata e alta, in modo da risultare esterna alle turbolenze indotte dal raccordo tra il tetto, il lunotto e i montanti C. I piloni laterali dell'ala sono esterni all'ingombro del tetto e dei montanti stessi, che creano una grande quantità di vortici; le asole dei codolini posteriori raddrizzano i flussi d'aria in uscita dal vano ruota, riducendo il Cx ed evacuando la pressione del passaruota». Particolare attenzione merita, infine, l'ala posteriore, nella quale i designer sono riusciti a ottenere un risultato di grande efficacia: lo "scavo" del bordo, infatti, rende visibile la terza luce di arresto, ma, al tempo stesso, costituisce un suggestivo richiamo alla celebre scanalatura della Giulia del 1962. Ancora una volta, una prova di coerenza tra la funzione e lo stile.

KLAUS BUSSE

UNA PUREZZA
SENZA DISTRAZIONI

Responsabile del design FCA per l'area Emea (Europa, Medio Oriente e Africa) dall'ottobre del 2015, Klaus Busse ha iniziato a lavorare per la Chrysler esattamente dieci anni prima, dopo un lungo periodo alla Mercedes-Benz. Alla sua direzione si devono gli interni dei marchi Chrysler, Dodge, Jeep e RAM a partire dal 2008. Tedesco di origini (è nato a Minden, non lontano da Hannover), ha completato gli studi di transportation design all'università inglese di Coventry. Ama sostenere di aver spesso cambiato l'azienda in cui lavorava, senza averne in fondo mai lasciata una, grazie alle fusioni succedutesi nel tempo.

Klaus Busse (a sinistra) è head of Emea FCA design dall'ottobre del 2015; in precedenza è stato chief interior designer di Jeep e RAM (2005-2008), poi anche di Chrysler e Dodge (2008-2015). Sotto, uno schizzo della Giulia Quadrifoglio del Centro stile Alfa Romeo

Nella FCA convivono numerosi brand differenti tra loro, ognuno dei quali ha la propria personalità. Quanto è complesso creare espressioni stilistiche diverse?

È una delle sfide maggiori del mio ruolo. Però abbiamo un vantaggio: anche se differenti, sono tutti marchi italiani. Prendiamo due esempi: Alfa Romeo e Fiat. Quando, al Salone di Ginevra del 2019, abbiamo mostrato la 120 e la Tonale, abbiamo esposto due vetture entrambe di stile italiano, ma completamente diverse tra loro. La 120 esprimeva concetti ottimistici, intelligenti, smart; la Tonale si collocava, invece, nel solco delle auto più belle, scolpite con proporzioni perfette. Quindi, anche se entrambe erano italiane ed esprimevano la filosofia del design italiano, erano molto differenti tra loro. Ed è questo ciò che facciamo per ogni brand: vogliamo fare in modo che i clienti vivano un'esperienza italiana, creando - se così si può dire - un ombrello, sotto il quale ogni marchio può esprimersi in maniera propria. Questa sfida costituisce inoltre una magnifica opportunità per i designer: in quale altro posto si può lavorare con così tanti marchi riuniti sotto lo stesso tetto? Succede che, quando un designer ha un'idea che, magari, non va bene per un certo brand, ci si chieda perché non utilizzarla per un altro. E la cosa meravigliosa è che raramente un concetto viene sprecato, perché se non funziona da una parte, spesso può farlo da un'altra.

Tra tutti i marchi, quale ruolo specifico riveste l'Alfa Romeo? E quanto pesa la sua storia importante nella definizione dello stile dei suoi modelli?

Ognuno dei nostri marchi ha una storia molto forte, lunga più di cent'anni, e ogni brand ha un posto importante nel nostro cuore. Però,

La Quadrifoglio (in alto a destra; qui sopra, un dettaglio della presa d'aria e del simbolo delle Alfa Romeo più sportive) è stata la prima Giulia a debuttare: la presentazione è avvenuta il 24 giugno 2015 al rinnovato Museo Storico di Arese, in occasione dei 105 anni di vita della Casa

quando fu annunciato che sarei venuto a Torino, un amico, capo del design di una Casa tedesca, mi disse: «Guarda Klaus che ti teniamo d'occhio, perché ci teniamo all'Alfa Romeo». È stata una cosa molto bella, perché mi ha caricato di responsabilità. L'Alfa Romeo ha un ruolo speciale. Uno dei primi posti che ho visitato, una volta arrivato in Italia, è stato il Museo Storico di Arese per immergermi nell'incredibile evoluzione del design dell'Alfa Romeo. Le forme sono cambiate nel tempo: abbiamo la possibilità di guardarci indietro, nel momento in cui sviluppiamo la Giulia, la Stelvio o la Tonale. Ma, al tempo stesso, ci proiettiamo in avanti: quando osservo i modelli dell'Alfa Romeo di oggi, vedo delle auto magnifiche che hanno vinto premi di design in molti Paesi e che rappresentano molto bene l'identità del marchio. Sono delle sculture: nell'era dei computer, della realtà virtuale e della digitalizzazione, strumenti che utilizziamo per velocizzare le attività di design, diamo ancora molta importanza - soprattutto per l'Alfa Romeo - ai processi manuali di modellazione. Ogni disegno ha bisogno di essere trasformato a mano da uno scultore in un oggetto tridimensionale e ci piace entrare nello studio, guardare l'auto e toccarne le superfici con le mani. Questa è una cosa davvero speciale per le Alfa Romeo. Credo fortemente che, dal punto di vista psicologico, siamo attratti maggiormente dalle forme antropomorfiche rispetto a quelle robotiche. Sul mercato, si trovano auto dalle linee molto aggressive, che funzionano bene per il loro marchio e per quello che cercano di comunicare: noi, invece, abbiamo deciso di seguire una strada diversa. Per noi è importante non solo che l'auto sia bella, ma che comunichi anche il feeling di questa bellezza. Consiglio di provare a lavare a mano una Giulia o una Stelvio, per capire che cosa intendo. E credo che la stessa cosa valga per la Tonale.

Oggi i designer sono costretti a rispettare normative sempre più stringenti, in fatto

Dettagli della Giulia Quadrifoglio: sotto, il piccolo spoiler sul cofano posteriore; a fondo pagina, il disegno particolare dei cerchi, che ricorda la piantina

Il gruppo di lavoro del Centro stile FCA che ha realizzato le nuove Giulia GTA e GTAm (nella foto): tra loro, Klaus Busse (inginocchiato) e Alessandro Maccolini (in piedi in prima fila alla sua sinistra)

soprattutto di sicurezza. A questo si sono aggiunti i sistemi di ausilio al guidatore (i cosiddetti Adas), che comportano la presenza di radar e telecamere nelle parti esterne delle vetture e nell'abitacolo. Tutto questo condiziona in maniera importante il vostro lavoro?

Sono certamente dei limiti, ma costituiscono anche delle opportunità. La cosa positiva è che giochiamo tutti con le stesse regole e che

Un disegno del Centro stile della Stelvio, prima Suv di serie dell'Alfa Romeo: come per la Giulia, il debutto è riservato alla versione più potente, la Quadrifoglio, presentata al Salone di Los Angeles del 2016

non siamo solo noi a doverci confrontare con norme e restrizioni, imposte a tutti quelli che partecipano al tentativo di creare oggetti meravigliosi, ma dotati di funzioni. Credo che il compito del design, in generale, sia proprio risolvere i problemi. Affrontare queste difficoltà con lo scopo di rendere un'auto più sicura, per esempio con l'adozione degli Adas, è una sfida meravigliosa: non vogliamo certamente creare qualcosa di bellissimo, ma pericoloso. Non siamo preoccupati per questi limiti, perché troviamo sempre delle buone soluzioni e continueremo a farlo anche in futuro, dato che fa parte del nostro lavoro.

Pensa che Giulia e Stelvio avranno una durata lunga nel tempo o che avranno invece bisogno di importanti aggiornamenti?

In un cero senso, credo entrambe le cose. Quando le guardo e penso che sono arrivate sul mercato ormai da qualche anno, trovo che stiano ancora benissimo sulle strade: penso siano entrambe auto longeve. Spiego il perché di questa convinzione. Quando disegniamo un'auto, in particolare un'Alfa Romeo, identifichiamo alcuni elementi iconici che permettano di renderla immediatamente riconoscibile. Ma devono essere davvero pochi, perché questo consente di rendere il resto della linea molto puro. E quando sei puro, sei fuori del tempo. Se, invece, utilizzi molti elementi decorativi, quest'ultimi invecchiano rapidamente. Quando guardi il volto di un'Alfa Romeo in un'epoca in cui molti volti sono simili tra loro, ti accorgi di come emerga assolutamente tra gli altri: lo scudetto e il trilobo la rendono unica. Sulla Tonale, abbiamo aggiunto le tre piccole luci anteriori che si erano già viste in precedenza nella storia del marchio, per esempio sulla Brera, e questo ha aggiunto ulteriori elementi iconici, che la rendono ancor più riconoscibile come un'Alfa Romeo. Utilizzando con cura pochi, ma inconfondibili dettagli, rendiamo possibile l'identificazione immediata del brand, così possiamo semplificare e rendere più puro tutto il resto. In questo

Nella pagina a fianco, dettagli delle prese d'aria sul cofano, degli scarichi con l'estrattore e del gruppo ottico anteriore della Stelvio Quadrifoglio: elementi che sottolineano le prestazioni elevate di questa versione, dotata di un V6 biturbo di 2.9 litri da 510 CV

Il posteriore della Stelvio, ricco di echi di altre Alfa, come le scalfiture e il lunotto avvolgente, che richiamano le soluzioni adottate per la Giulietta

Il frontale della concept Tonale del 2019 (a destra), con i tre fari allineati, rimanda a quello della Brera del 2005 (sotto)

Il disegno del Centro stile Alfa Romeo (a destra) mostra la genesi formale della Tonale, riproducendo i frontali a partire della GT 1600 Coupé per arrivare alla Brera, che riprendeva lo stile dell'omonimo prototipo di Giugiaro del 2002

Con la Tonale (sopra; vedere anche a pagina 40), l'Alfa Romeo affronta, dopo l'esperienza della Stelvio, il tema delle Suv di dimensioni medio-grandi, che oggi riscuotono ampi consensi sul mercato; la produzione della versione definitiva, nello stabilimento di Pomigliano d'Arco (NA), è prevista per la seconda metà del 2021

modo, creiamo tensione tra gli elementi, ma evitiamo la distrazione, che è la cosa che invecchia più rapidamente. Guardando l'industria dell'auto nel suo insieme, si vede che chi non si può permettere il lusso di utilizzare pochissimi elementi iconici per affermare la propria personalità deve impiegare molti elementi decorativi, che diventano rapidamente obsoleti: all'Alfa Romeo, invece, ne bastano solo tre o quattro. Credo, insomma, che con la Giulia e la Stelvio abbiamo creato un design puro e senza tempo. Questo, però, non significa che l'Alfa Romeo non muterà mai. Cambieremo, perché, guardandoci indietro, capiamo che ciò ci ha reso più forti è che non ci siamo mai seduti sugli allori, ma abbiamo sempre fatto evolvere il design, rimanendo fedeli alla nostra filosofia.

Tra le Alfa Romeo del passato, alcune delle preferite da Klaus Busse sono la Montreal del '70 (più a sinistra) e la coupé della Giulia (a fianco, una 1300 GTA Junior stradale del '68)

Tutti gli analisti sostengono che l'auto del futuro sarà elettrica, connessa e con guida autonoma: come immagina un'Alfa Romeo con tali caratteristiche?

A dire la verità, sappiamo di essere ancora abbastanza lontani dalle auto a guida autonoma; abbiamo raggiunto il livello 2, forse 2 e mezzo, quindi la strada per arrivare alle macchine prive del volante, cioè quelle considerate di livello 5, è ancora molto lunga. Invece, per le auto che si possono già vedere, come la Fiat 500 elettrica, il fatto di lavorare fianco a fianco con gli ingegneri ci offre delle grandi opportunità: su vetture di questo tipo non ci sono grandi motori a benzina o diesel, né alberi di trasmissione. Ci si confronta con una piattaforma puramente elettrica che lascia al designer maggiori libertà. Quanto alla connettività, le auto sono già da tempo dotate di schermi: è possibile che, sotto questo profilo, le esigenze crescano ulteriormente in futuro, ma, come per altri aspetti, ci piace confrontarci con le sfide tecniche e risolvere i problemi. Alla fine, elettrificazione, connettività e guida autonoma rappresentano tre aree per noi eccitanti, perché costituiscono delle opportunità.

Tra tutte le Alfa Romeo del passato, quali sono in assoluto le sue preferite?

È impossibile indicarne una sola o anche poche. Non si può ignorare la 33 Stradale, dalla linea così sensuale, che ti fa capire l'incredibile responsabilità che hai nel disegnare un'Alfa Romeo. La creatività e il coraggio che c'erano nello scolpire quella vettura sono gli stessi che servono a noi, quando progettiamo un'Alfa. E, poi, la GT 1600 Sprint, la Montreal, la Disco Volante: tutte auto che amo molto e che avevano un carattere meraviglioso. Ma potrei andare avanti ancora a lungo, ce ne sarebbero così tante...

ALESSANDRO MACCOLINI

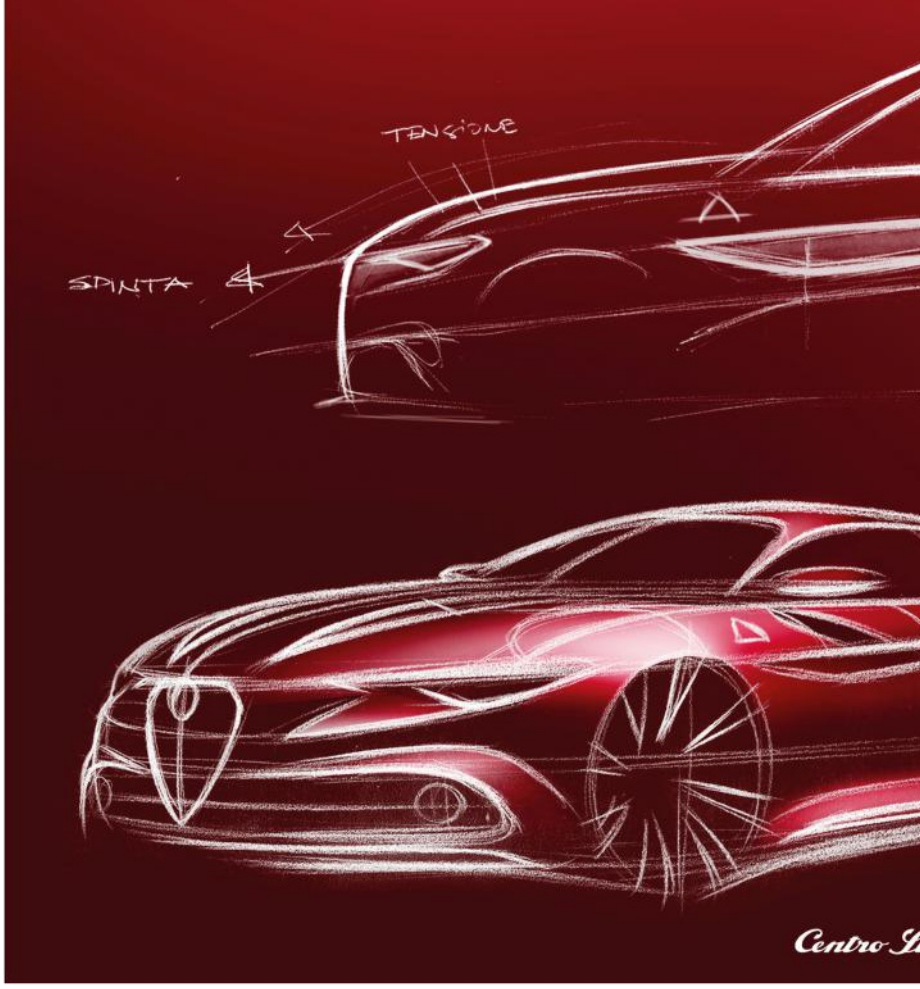
LA PICCOLA MALIZIA DELLE SUPERFICI

Al Centro stile lavora dal 1997, ma nella sua carriera c'è esclusivamente l'Alfa Romeo, marchio del quale Alessandro Maccolini è oggi chief designer esterni: ha partecipato a progetti essenziali per il brand, come la 156 Sportwagon, la 147 e la Giulietta, oltre che alla definizione delle linee della 8C Competizione e della 4C.

Quali sono, a suo parere, i tratti assolutamente distintivi di un'Alfa Romeo?

Per rispondere, è necessaria una premessa: da quando sono stato assunto da Walter de Silva al Centro stile, mi sono sempre occupato di Alfa Romeo. Era l'epoca della 156 e già allora si dava importanza all'heritage, intesa come bagaglio culturale irrinunciabile. Però vorrei fare una distinzione. Qualcuno interpreta l'heritage come una sorta di attaccamento al passato, dandole una connotazione negativa. Ma se conosci una storia, puoi banalmente copiarla, e questa è una formula sterile dal punto di vista dello stile; oppure, la utilizzi come una sorta di trampolino per lanciarti verso un livello superiore, facendo tesoro dell'esperienza del passato. Aggiungo una considerazione: un tempo, quando si disegnavano le auto, i problemi normativi e di omologazione erano enormemente inferiori rispetto a quelli attuali. C'era una sorta d'ingenuità positiva che permetteva di fare un po' di tutto, perché qualsiasi cosa era permessa. Dunque, si potevano realizzare idee che oggi avremmo serie difficoltà a ripercorrere, anche solo per motivi di sicurezza: ai nostri giorni, il progetto di una 33 Stradale o di una Carabo verrebbe quasi subito fermato. Ciò non toglie che questo passato costituisca comunque una base di partenza, che consente poi di spaziare. Ho ritrovato questo approccio sia in de Silva sia nei responsabili dello stile che si sono via via succeduti: ognuno di loro ha sempre preso in carico la storia dell'Alfa Romeo, in una sorta di staffetta importante per mantenere il rispetto nei confronti di un passato riconosciutissimo in tutto il mondo. Non dimentichiamo, inoltre, che l'Alfa Romeo non solo ha prodotto stile, ma anche innovazione tecnologica, per le auto da corsa e per quelle stradali. Mi piace ricordare che proprio nel giorno in cui sono entrato ufficialmente al Centro stile, nel '97, veniva comunicata l'ado-

Alessandro Maccolini (a sinistra), milanese ma di origini romagnole, dopo gli studi all'elvetico Espace Sbarro constructiones automobiles e uno stage al Centro stile di Arese nel 1994, ha iniziato la propria carriera all'Alfa Romeo nel 1997: la prima vettura sulla quale è intervenuto è stata la 147 (a destra)



zione del common rail sulla 156, compiendo un salto generazionale mostruoso. Intorno al marchio Alfa Romeo c'era una vivacità intellettuale importante. Se si guarda il passato di alcuni competitor, si vede una sorta di continuità quasi logica, ma non si colgono chiare trasformazioni. In quello dell'Alfa Romeo, si vedono invece evoluzioni, ma anche trasformazioni complete. Questo perché un modello era interpretazione del Centro stile, un altro di Pininfarina, un altro ancora di Bertone o di Giugiaro, mentre quelli speciali arrivavano da carrozzieri come Zagato e Touring. Questo fa sì che un'Alfa Romeo non sia riconoscibile solo per due-tre tratti inconfondibili, ma perché porta in sé un patrimonio di trasformazioni e di eredità d'immagine: la 159, per esempio, è chiaramente un'opera di Giugiaro e basta osservare la fiancata per capirlo, mentre per riconoscere un'Alfa Romeo della Pininfarina è sufficiente notare un certo tipo di eleganza implicita del carrozziere. Sono tutti elementi che permettono di costruire il puzzle del brand. Ed è per questo che, ogni volta che si vede un'Alfa, anche se è totalmente diversa dalle altre, si coglie l'essenza che ogni designer ha cercato di condensare nelle proprie soluzioni di stile.

In che cosa si coglie la specificità dell'Alfa Romeo nella Giulia di oggi e nella Stelvio?

Nei trattamenti formali delle superfici, in certe malizie poste nell'utilizzo di elementi che non sono solamente contemporanei, ma che appartengono veramente al nostro Dna e che, portati su un'auto di oggi, generano qualcosa di unico. In una Giulia vista per strada si colgono prima di tutto delle proporzioni, poi delle superfici che reagiscono alla diversa incidenza della luce sulla carrozzeria durante la giornata, perché non sono estruse, piatte o costituite da segni grafici, ma molto complesse ed espresse con volumi forti. Quando la luce è bassa, si apprezzano una certa sinuosità e il riflesso sulla carrozzeria; man mano che, durante la giornata, si alza e poi si riabbassa, si vede come la carrozzeria muti con il passare delle ore. E questa è una caratteristica comune a moltissimi modelli del marchio. Poi ci sono, ovviamente, elementi come l'iconico frontale. Quando vidi per la prima volta nel traffico di Milano, fuori dal contesto asettico del Centro stile, una 147, vettura alla quale avevo lavorato, rimasi davvero colpito dalla forza dello scudetto del frontale: non era più un elemento di alluminio appli-

Sopra, un disegno del Centro stile della Giulia che sottolinea gli elementi che donano tensione e spinta in avanti alla sua linea; Maccolini apprezza molto il design della Giulietta (a destra, la versione del 2014, con la sua antenata Sprint), sulla quale ha lavorato tra il 2006 e il 2010

La Carabo del '68 (a fianco) della Bertone è un esempio di quanto le norme attuali non permetterebbero più di realizzare. Più a destra, la 156, la cui eredità è stata raccolta dalla Giulia

Il dettaglio dello scudetto della Giulietta, riuscito punto di arrivo di una ricerca formale importante sul passato della Casa iniziata con la 147

Gli interni della Giulia (sopra), studiati per avvolgere gli occupanti, sottolineando la sportività intrinseca della berlina

cato a una superficie, ma una forma scultorea, il risultato della ricerca svolta sulla Nuvola e sulla 156, il punto di arrivo di un percorso importante. Dopo la 147, la ricerca è proseguita con la 8C Competizione che, a sua volta, ha portato alla generazione della MiTo, quindi a quella della Giulietta. Quando siamo arrivati alla Giulia, abbiamo cercato di prendere questi elementi sviluppati in precedenza, di sfruttare i volumi, le superfici e la muscolatura della 8C Competizione, ma anche la necessità di semplificazione della MiTo, nella quale non si poteva concentrare la stessa quantità di energia. Ognuno di questi passaggi richiede uno studio ed è bello lavorare in un Centro stile in cui ci

si applica a qualcosa d'innovativo, che però conserva lo stesso Dna.

Quanto condiziona il lavoro di un designer la presenza degli Adas? Per Klaus Busse, costituiscono una «sfida meravigliosa»…

Ci creano problemi perché, per funzionare correttamente, richiedono parametri di montaggio molto particolari: bisogna garantire ai radar corretti angoli di visibilità ed evitare che ci siano zone oscurate. Questo è difficilissimo e lo è ancor di più per un'Alfa Romeo, perché lo scudetto definisce una parte centrale molto ristretta rispetto a quella di altri costruttori. Quasi il 70% delle altre Case utilizza calandre regolari, nelle quali c'è spazio per tutto quello che serve, dalla targa ai radar. Noi, invece, abbiamo lo scudetto al centro e la targa di lato che creano grandi difficoltà a livello progettuale, ma che costituiscono elementi assolutamente caratterizzanti. Abbiamo dovuto risolvere i problemi di funzionamento degli Adas girando un po' intorno a questi ostacoli, ma sempre rispettando rigidi paletti.

Sotto, la 4C Spider, sulla quale Maccolini ha lavorato dal 2010 al '13, a fianco di una straordinaria Alfa Romeo del passato, la 33 Stradale del '67, realizzata solo in 18 esemplari

I gruppi ottici, rilevanti per l'identità del brand, di due modelli sui quali ha operato il designer milanese: a destra, la 4C del 2013, a sinistra la 8C Competizione del 2008

Esiste una forma di dialogo tra lo stile dell'esterno e quello dell'interno delle auto?

Facciamo in modo che ci sia estrema coerenza, perché devono esprimere, anche se in modo diverso, un unico intento: un'auto deve essere attraente da fuori, ma quando entri deve darti subito la sensazione di trovarti al posto giusto e nella posizione giusta. Interni ed esterni si parlano in tutte le aree di visibilità, come montanti e superfici vetrate: per questo bisogna fare in modo che la distribuzione di carrozzeria e vetri sia corretta e permetta a chi siede all'interno di dominare la strada. A livello di stile, è necessario trovare un giusto equilibrio tra quanto si mostra fuori e quanto succede dentro: se si toglie qualcosa all'esterno, bisogna aggiungere qualcosa all'interno, offrendo però al tempo stesso elementi capaci di sorprendere. È dunque un mix dalla calibrazione molto importante. Di sicuro, la 156 e la Giulia dicono entrambe, a chi si siede al loro interno: «Sei su un'Alfa Romeo».

VELOCE

GIULIA E STELVIO
SCOLPITE DALLA STORIA

Il precedente, in fondo, non mancava. Già con la Giulietta, l'Alfa Romeo si era trovata a presentare una versione sportiva prima di quella "normale", destinata a un pubblico più ampio. La Sprint, magnifica coupé scaturita dalla magica matita di Franco Scaglione per la Bertone, si era presentata al pubblico, suscitando immediati entusiasmi, al Salone di Torino dell'aprile del 1954; per la corrispettiva berlina, destinata a un altrettanto grande successo, bisognerà attendere l'edizione successiva della rassegna piemontese, che aprirà i battenti il 20 aprile del 1955. Non sorprende, dunque, più di tanto il fatto che, un sessantennio dopo, il 24 giugno del 2015, allo scoccare dei 105 anni di vita dell'Alfa Romeo, il nuovo modello, che riprende il glorioso nome Giulia, si presenti nelle vesti della sportivissima versione Quadrifoglio.

Una scelta voluta da Sergio Marchionne, che nessuno in quel momento certo immagina destinato a prematura scomparsa, per calamitare l'attenzione di pubblico e stampa internazionale su un prodotto dalle caratteristiche assolutamente fuori del comune, concepito com'è per mettere in crisi le blasonate rivali tedesche, come Audi RS, BMW della famiglia M e Mercedes AMG. Si capirà presto che il cocktail esplosivo costituito dal connubio tra le straordinarie doti di handling della cosiddetta piattaforma "Giorgio" e l'esuberanza del V6 di 2.9 litri biturbo, capace di erogare 510 CV, ha tutte le carte in regola per uscire a testa alta dal confronto internazionale. L'intera gamma della Giulia, comprendente le versioni "normali" a benzina e a gasolio, arriverà, invece, qualche mese più tardi, al Salone di Ginevra del marzo del 2016. Ed è allora che se ne potrà apprezzare pienamente la linearità delle forme, depurate da tutti quegli elementi che, inevitabilmente, caratterizzano le versioni più spinte di un modello.

Le Giulia 2.0 Turbo Veloce e 2.2 Turbodiesel Ti, nei nuovi colori introdotti con il model year 2020, si inseguono sulla pista di Vairano (PV) di Quattroruote; a destra, la Giulia Quadrifoglio 2020

Nella versione 2020, la Giulia Quadrifoglio mantiene immutato il suo stile, che sottolinea con pochi tratti la sportività della versione: inedite le finiture di nero lucido del trilobo frontale

DRIVER'S CAR

A partire proprio da quel momento, osservando il linguaggio formale della Giulia nella sua forma depurata dalle sottolineature iper-sportive, si riescono a intuire gli elementi che la legano, in qualche maniera, a una vettura di grande successo che l'ha preceduta di quasi vent'anni, la 156 del 1997, frutto del lavoro del Centro stile Alfa Romeo, all'epoca guidato da Walter de Silva. Crescita dei volumi a parte, tra i due modelli c'è una riconoscibilità che si esprime attraverso elementi iconici del brand. Afferma al proposito Alessandro Maccolini, al quale si deve il design della Giulia: «La 156 era un'auto bellissima, dalla linea molto semplice che richiamava una sorta di carlinga d'aereo, alla quale erano stati applicati dei "baffi" all'altezza delle ruote anteriori e posteriori. A questo si aggiungevano un frontale molto "cattivo", come quello della 147, e una parte posteriore sofisticata, dal lunotto raccordato con i vetri laterali. Stilemi che si ritrovano nella Giulia, il cui frontale è assolutamente riconoscibile, con i suoi fari "accigliati", lo scudetto molto ampio e l'inconfondibile trilobo. Rispetto alla 156, la fiancata della Giulia gode di un trattamento più mosso e importante, ma si percepisce sempre una linea che gira intorno alla macchina, raccordandosi con la fanaleria posteriore; e si ritrova anche il tema del lunotto avvolgente». Viene spontaneo il confronto con lo stile di certe vetture tedesche: «Molti modelli dei competitor», sottolinea Maccolini, «sono caratterizzati da una separazione netta tra la fiancata e la parte posteriore, mentre sulla Giulia è proprio il lunotto a garantire una forma di continuità». Stilemi che creano un legame espressivo con il passato: «Cerchiamo di tramandare questi aspetti», prosegue il designer, «dosando però correttamente gli ingredienti per evitare di cucinare sempre lo stesso piatto, cioè di ripetere la stessa tipologia di macchina: per esempio, se si osservano una 8C Competizione e una Giulia, si possono riconoscere elementi che le collegano, come una certa muscolosità e le forme dei lunotti. Cambiando segmento, la Giulia in apparenza è completamente diversa da Stelvio e Tonale, ma tra di loro non mancano elementi di continuità».

Ciò detto, bisogna riconoscere che uno dei punti di forza della Giulia, e anche della Stelvio nel suo segmento, è il comportamento su strada, che ne ha fatto un punto di riferimento per l'intera categoria, grazie pure all'adozione di soluzioni tecniche raffinate (sospensioni anteriori

I terminali della Giulia Quadrifoglio 2020, con il sistema di scarico Dual mode a quattro uscite che consente di ottenere un sound aggressivo; nella foto, gli scarichi Akrapovic di titanio, con codini di carbonio, disponibili come optional

A sinistra, il logo Ti che richiama una sigla storica; sopra, i nuovi gruppi ottici a Led; a destra, il Verde Montreal completa il Tricolore

A destra, un disegno del Centro stile Alfa Romeo della plancia della Giulia, rivista per il model year 2020, che prevede, al centro, un display da 8,8 pollici

Con il nuovo model year, per la Stelvio e la Giulia (nella foto, le versioni Quadrifoglio) è stato reso disponibile l'inedito colore Verde Montreal, che richiama una delle tinte dell'omonima coupé anni 70. A destra, un disegno degli interni della Stelvio

Uno schizzo del Centro stile Alfa Romeo della Stelvio, prima Suv di serie del marchio, presentata in anteprima al Salone di Los Angeles del 2016

a quadrilateri, retrotreno multilink a quattro leve e mezzo, ammortizzatori idraulici a controllo elettronico, disponibili a richiesta) e alla messa a punto sportiva, tale da renderla estremamente reattiva. Una vera driver's car, insomma, pensata per garantire, nel più puro spirito Alfa Romeo, un'esperienza di guida godibile. Ma se questa è la sostanza del progetto, come si riesce a comunicarla visivamente? «Ci sono due aree in cui lavorare per raggiungere questo scopo», spiega Maccolini, «gli esterni e gli interni della vettura. Per i primi, è importante che l'auto esprima direzionalità e dinamicità: la Giulia è molto "caricata" sulla muscolatura posteriore, per poi risultare proiettata in avanti lungo la fiancata. In questo ha beneficiato dell'attività già svolta in precedenza per la versione Quadrifoglio, che è stata la prima a essere sviluppata e che già esprimeva l'intenzione generale del modello. È necessario, poi, ritrovare questo approccio all'interno, dove troviamo un volante molto tecnico, un cockpit rivolto principalmente al guidatore, una parte destra della plancia più bassa, che compie un leggerissimo arco aiutando a migliorare la visibilità della strada. Tutte caratteristiche di stile che aiutano a percepire l'approccio progettuale della vettura, orientato all'appagamento del guidatore».

LA FORZA DELLA SEMPLICITÀ

Il tempo, però, scorre inesorabile e sono ormai già passati quattro anni dalla presentazione delle versioni più diffuse della Giulia. Un arco che, generalmente, comporta la necessità per le case automobilistiche di prevedere un restyling che rinfreschi le linee del progetto originale e tenga viva l'attenzione del mercato sul prodotto. Il model year 2020 di Giulia e Stelvio non ha, invece, interessato gli esterni, fatta eccezione per dettagli come, per le versioni Quadrifoglio, i nuovi gruppi ottici posteriori a Led con lente brunita e l'inedita finitura di nero lucido per il trilobo anteriore e i badge posteriori. A questo, si è aggiunta la disponibilità di colori dai forti richiami vintage, come sottolineano le denominazioni Ocra GT Junior e rosso 6C Villa d'Este.

Gli interventi si sono concentrati piuttosto, oltre che sulle dotazioni tecnologiche (Adas che ora garantiscono una guida autonoma di livello 2 e un sistema multimediale più completo ed efficace), sugli interni. La console centrale è stata rivista, la leva del cambio automatico rive-

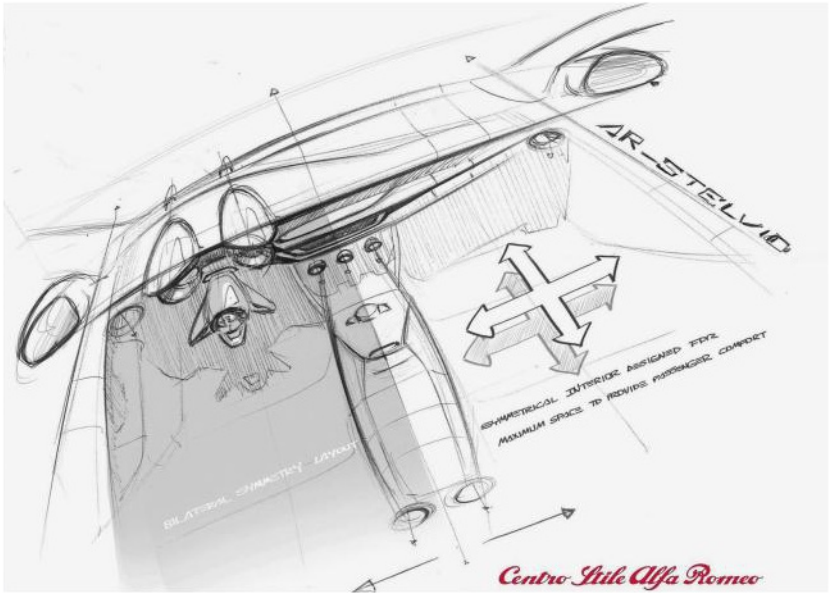
La Giulia 2020 (a destra, la 2.0 TB Veloce) adotta un display da 8,8" con una nuova interfaccia a schede riconfigurabili, in base alle esigenze del guidatore

stita di pelle, il volante modificato, pur conservando l'irrinunciabile soluzione a tre razze, che rimanda fortemente al passato. Può bastare, per garantirsi altri anni di permanenza sul mercato? «Premesso che un designer, quando vede una sua vettura, vorrebbe sempre migliorare qualcosa», risponde Maccolini, «della Giulia e della Stelvio non cambierei la struttura, perché i loro corpi, scolpiti e dinamici, non sono figli di un momento né di una moda, ma esprimono al massimo la dinamicità, unita a una certa eleganza e pulizia dello stile, proprie di un'Alfa Romeo. Rispetto ai tempi della 156, oggi sul mercato si trova una vera inflazione di stile, perché molti competitor realizzano vetture valide dal punto di vista estetico, oltre che qualitativo. Ma coltivare una certa semplicità ed esprimersi con un linguaggio basato su elementi che rimangano impressi, senza abbandonarsi alle tendenze del momento, è un approccio culturale da tenere ben stretto».

Una filosofia, peraltro, condivisa da Klaus Busse e che troviamo applicata anche su altri modelli del marchio, come la Giulietta, sulla breccia ormai dal 2010. «Trovo che sia ancora una delle hatchback più belle in circolazione, nonostante le numerose concorrenti, rinnovate o cambiate completamente ogni due o tre anni; ha un volume posteriore forte, che connota molto la vettura quando la si vede su strada, e ottiche anteriori figlie di generazioni passate, dalla 8C Competizione ai modelli degli anni 30, nei quali i proiettori si trovavano in basso. Aver ripreso elementi dalla storia del marchio ha reso la Giulietta più innovativa rispetto alle rivali. La stessa cosa vale per la Giulia: il suo linguaggio fatto di volumi e di proporzioni, l'assenza di grafiche gratuite e la citazione di elementi di ieri le garantiscono continuità e la rendono un oggetto timeless, fuori del tempo. Credo che tutto questo valga anche per la versione Quadrifoglio, estremamente sobria, ma capace di esprimere più forza con il suo stile rispetto ad alcune concorrenti, che fanno invece leva su elementi applicati al disegno originale o alla stranezza delle forme. Dunque credo», conclude Maccolini, «che la longevità del suo stile sia uno dei punti di forza dell'Alfa Romeo».

Il nuovo modello della Giulia ha mantenuto il volante a tre razze che richiama il passato del brand (a destra, quello specifico della versione Veloce): a renderlo attuale, i comandi per la guida assistita e i paddle metallici che azionano il cambio

A destra, il tunnel centrale della Giulia con, in evidenza, la leva del cambio automatico rivestita di pelle, la manopola del sistema multimediale e il selettore delle modalità di guida. La gamma è ora dotata di Adas di livello 2



In alto, uno schizzo degli interni della Giulia; qui sopra, la parte superiore della console centrale, che conserva pratici comandi e quadranti "fisici", al centro dei quali si trova un nuovo display da 7 pollici con un nuovo menu

UNA SUV AL PASSO COI TEMPI

Al Salone di Ginevra del 2019 tutti gli occhi sono puntati su di lei: la star, infatti, è una concept dell'Alfa Romeo, che prefigura una Suv di medie dimensioni. L'hanno chiamata Tonale, dal nome di un passo alpino che sta tra la Lombardia e il Trentino. Ed è un nome logico, visto che arriva dopo Stelvio, che collega le stesse regioni e, con i suoi 88 tornanti, è un simbolo del piacere della guida, oltre che di eroiche pedalate. La purezza della linea, il frontale modernissimo, ma ricco di richiami al passato del marchio, persino il colore, un rosso Alfa che sollecita vivide memorie, lasciano il segno: c'è addirittura chi vorrebbe precipitarsi nelle concessionarie a staccare un assegno, per portarsela subito a casa. Impossibile, ovviamente, perché si tratta di un prototipo ancora da sviluppare, ma i segnali sono chiari: il ritorno dell'Alfa Romeo a maggiori volumi produttivi non può che passare attraverso il segmento delle ruote alte con misure compatte, quello che, ormai da qualche anno, sta facendo segnare i tassi di crescita più elevati.

La Tonale (a fianco, sulla pista di Quattroruote) è stata svelata al Salone di Ginevra del 2019: nel disegno sotto, in evidenza la cosiddetta GT line, ovvero l'ispirazione derivante dalla linea di cintura della 1600 GT Coupé degli anni 60

Il tema, dunque, è stato interpretato nel migliore dei modi dal Centro stile Alfa Romeo: a lavorare sul progetto sono stati, tra gli altri, Alexandros Liokis e Daniele Zanrei. Greco il primo, con un passato da carrozziere in patria, prima che Lorenzo Ramaciotti, all'epoca al timone dello stile della FCA, notasse i suoi lavori per lo Ied, scuola torinese di design, e lo chiamasse in azienda; piacentino e appassionato motociclista, il secondo, al quale si devono gli interni della concept. A sovrintendere l'opera, Klaus Busse, responsabile del design FCA per l'area Emea, e Alessandro Maccolini, chief designer esterni dell'Alfa Romeo.

IN VISITA AL MUSEO

«Quando il team ha iniziato a lavorare sulla Tonale», racconta Busse, «il clima era molto fiducioso, perché si arrivava dal successo già ottenuto con la Stelvio, dalla quale abbiamo derivato l'approccio alla parte posteriore. Sulle strade, oggi, si vedono tantissime Suv, gran parte delle quali ha una coda molto squadrata: non abbiamo imboccato questa via, perché la sentiamo poco italiana e, per noi, l'aspetto più importante era riuscire a scolpire nel miglior modo possibile le forme della vettura. La Stelvio ha un approccio scultoreo magnifico: la nostra idea era più affine a quella di una hatchback con una silhouette drammatica, invece di una coda

Gli schizzi del Centro stile evidenziano i modelli che hanno ispirato i designer nella realizzazione della Tonale, come la 1600 GT Coupé, la 1900 Disco Volante della Touring, la Giulietta SS e la 1600 Spider Osso di seppia

squadrata. Allo stesso tempo, siamo rimasti fedeli alla nostra filosofia del design che contempla la purificazione dello stile».

Il metodo di lavoro tiene conto di un passato del marchio che è assolutamente imprescindibile: «Prima d'iniziare qualsiasi nuovo progetto di un'Alfa Romeo», spiega infatti Busse, «visitiamo il Museo di Arese e discutiamo su quali auto siano state più importanti nella storia della Casa: lo abbiamo fatto anche per la Tonale, notando i fari della Brera, ai quali ci siamo ispirati per il frontale della concept, le cui magnifiche spalle richiamano quelle della GT 1600 Coupé di Giugiaro. Ma la Tonale non nasce solamente da un mix di elementi storici: è figlia di un'intera famiglia, è orgogliosa dei suoi geni e della composizione del suo Dna. Racchiude in sé elementi delle meraviglie del passato, abbraccia le sue radici, cita il lunotto della Brera e della 147, fa sentire echi di una storia: proprio come un bambino nel quale si possono riconoscere gli occhi della madre e i lineamenti del padre, ma che, al tempo stesso, è una creatura nuova, con una propria, distinta personalità. La Tonale porta in sé gli stilemi dell'Alfa Romeo, ma va per la sua strada. E questo ci riporta alla nostra filosofia del design, in base alla quale cristallizziamo pochi e iconici elementi, evitando le distrazioni e rendendo l'auto più pura». Busse rende l'idea con un esempio: «Quando è stato il momento di affrontare il montante C della vettura», racconta, «abbiamo pensato d'impiegare un altro elemento grafico, ma lo abbiamo scartato, perché lo sentivamo come un'aggiunta che avrebbe sminuito la purezza del progetto; era qualcosa che sicuramente sarebbe stato scelto da un altro brand, perché moderno e molto in voga, ma inadatto al nostro scopo. Non avevamo bisogno di quell'elemento supplementare, per rendere il design della Tonale timeless».

DALLA GT ALLA BRERA

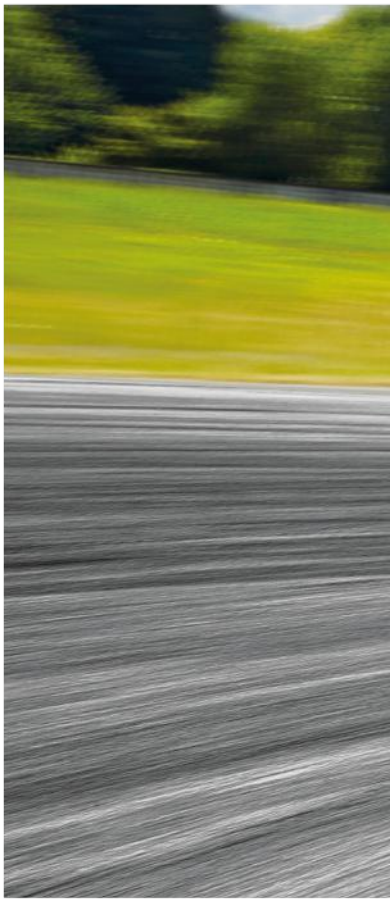
I risultati di questo lavoro di purificazione dello stile sono sotto gli occhi di tutti. Le citazioni sono evidenti: anche uno sguardo superficiale può cogliere nella Suv la linea di cintura ad arco della GT 1600 Coupé tracciata da Giu-

Sul finestrino posteriore, il logo del Biscione con la testa trasformata in una presa di corrente allude alla futura versione ibrida plug-in

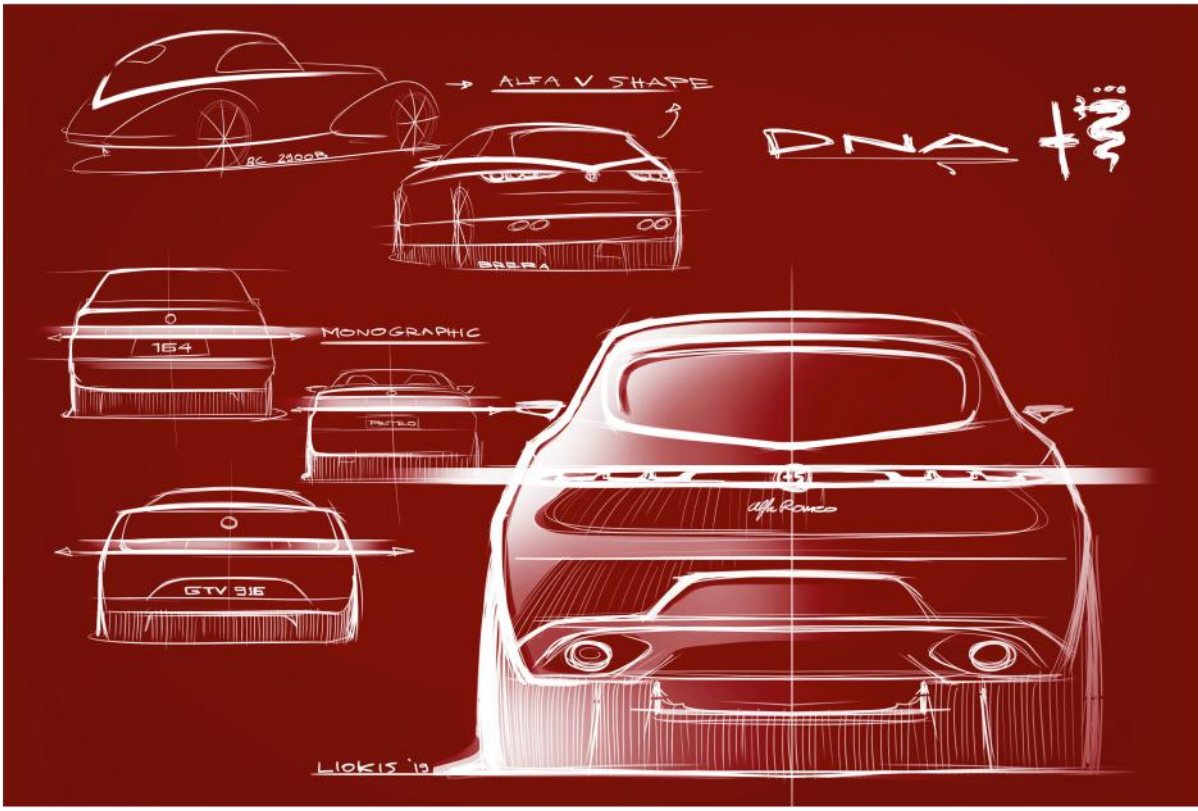
Nel 2003 l'Alfa Romeo espose al Salone di Ginevra la concept di una Suv (a destra) denominata Kamal (rosso, in sanscrito): l'interesse per il prototipo, frutto del lavoro del Centro stile della Casa, fu enorme, ma non si arriverà mai alla sua produzione

Il design della Kamal è improntato al concetto di sportività elegante: la calandra non rinuncia al tradizionale scudetto, che reinterpreta quasi stilizzandolo. L'abitacolo, a 4 posti, è modulabile

La concept, pronta per la produzione, monta il V6 3.2 litri a 24 valvole con 250 CV di potenza, garanzia di alte prestazioni



Anche nella parte posteriore della Tonale abbondano le citazioni: nel disegno del Centro stile Alfa Romeo si riconoscono la sontuosa 8C 2900 B e la Brera, alle quali si rifà il lunotto con forma a V, la 164 e la GTV serie 916 del '95; a esse si aggiunge la concept Protéo del '91



I gruppi ottici posteriori della Tonale (a destra) costituiscono una sorta di firma luminosa del modello: le nuove tecnologie a Led permettono soluzioni molto più personalizzate rispetto al passato, stimolando la creatività dei designer

L'immagine in movimento enfatizza il dinamismo della Tonale, il cui frontale è caratterizzato dai tripli fari, citazione della Brera, così sottili da sembrare quasi configurare una soluzione grafica: moderna, ma meno estrema, la rilettura dello scudetto

giaro per la Bertone, con il muso ascendente e la coda discendente, la tensione laterale di una Disco Volante del '52 e certi richiami alla Duetto Osso di seppia del '66; il frontale con i tre fari, oltre che alla Brera, rimanda alla SZ, realizzata con la Zagato nell'89; la fascia trasversale che raccoglie i gruppi ottici anteriori ricorda invece la 164 (dell'87), la coupé GTV (del '95) e l'originale concept Protèo (del '91). L'accentuata proiezione in avanti del piano del cofano fa pensare alla Giulietta SS, gioiello di Franco Scaglione disegnato per la Bertone, nel posteriore troviamo echi ancora della SZ, della Brera e della 159, mentre la parte inferiore del lunotto a "V" può risalire addirittura alla 8C 2900 B del 1937. Sottili citazioni e allusioni: mai copie, ché il gusto rétro è quanto di più lontano dalle intenzioni del Centro stile.

C'è, comunque, un precedente, evocato da Alessandro Maccolini: «Qualcuno ricorderà la Kamal», spiega il designer milanese, «concept del 2003 che rimase tale. Il suo briefing non era molto diverso da quello della Tonale, nonostante a quell'epoca il panorama delle Suv fosse molto differente da quello attuale, essendo ancora costituito soprattutto da fuoristrada con parti di plastica applicate e assetti rialzati. Nessuno le desiderava, a meno che non ne dovesse fare un uso specifico. La Kamal, invece, univa l'altezza da terra a un'eleganza che le faceva compiere un salto di categoria. Oggi, però, il segmento è inflazionato e il problema che ci siamo posti è stato: come dare un'identità alla Tonale? La risposta è negli elementi che ne fanno assolutamente un'Alfa Romeo. Per esempio, la linea che corre lungo tutta la parte alta della fiancata dandole pulizia e direzionalità, come accadeva nella Giulia del '62, mentre la parte inferiore è scultorea. Oppure, il lunotto, che è più vicino a quello della 8C Competizione di

quanto non faccia qualsiasi altra coupé. Abbiamo dunque trasferito in lei elementi propri di un altro segmento, per permetterle di distinguersi nella propria fascia di mercato».

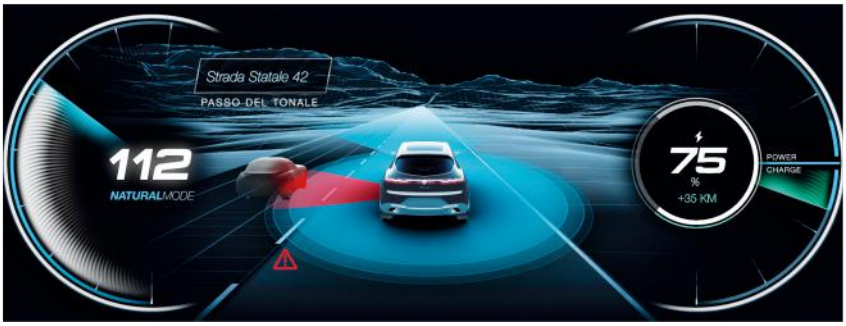
Oggi, inoltre, i gruppi ottici giocano un ruolo fondamentale nella definizione dell'identità di un modello: «Ne abbiamo fatto una firma», conferma Maccolini. «Non si tratta più di mere funzioni tecniche che si accendono e spengono, ma svolgono il proprio compito dando la sensazione di un tratto che scorre. Sulla Tonale, lo si vede soprattutto nella fanaleria posteriore, sorta di sigla messa in calce a un'opera d'arte, segno del desiderio di uscire dal cliché dell'auto per mescolare elementi nuovi, percepibili in maniera differente. E questo senza naturalmente rinunciare all'iconico scudetto anteriore, che esprime la forza di tante Alfa Romeo».

Un'auto, comunque, non si ammira solo dall'esterno: si vive al suo interno. E anche in questo caso, l'atmosfera che si respira è quella propria del brand. Il volante, per esempio: non poteva che avere tre razze, come da tradizione del marchio. La strumentazione è, ovviamente, digitale e configurabile a piacimento, ma conserva il sapore dell'impostazione circolare. Le Alfa sono driver's car, quindi tutto l'abitacolo è concepito come una figura geometrica che ha il proprio baricentro nel posto guida. I sedili sono inevitabilmente sportivi, ma sfoggiano l'eleganza del rivestimento di nabuk, pelle bovina morbida e vellutata, stesa pazientemente a mano.

Fin qui, abbiamo parlato di una concept: che cosa resterà di tutto questo, nella versione definitiva, attesa per la seconda metà del 2021? Molto, assicurano alla FCA. Il tetto sarà probabilmente un po' più alto, senza che questo snaturi il profilo; i gruppi ottici, meno sottili, come impongono le necessità di omologazione; spunteranno specchietti retrovisori esterni, al posto delle telecamere installate sul prototipo; i posti saranno cinque, e non quattro su sedili singoli. Quanto alla propulsione, sarà anche ibrida, come già annunciato dal Biscione disegnato su un finestrino posteriore, con una eloquente spina al posto della testa. Ma una cosa non cambierà di sicuro: prima che una Suv, la Tonale sarà soprattutto un'Alfa Romeo.

Per l'interno, i designer hanno immaginato giochi di luce che sottolineano i profili dei pannelli porta e della console centrale; il volante, leggermente a calice e dotato delle tre classiche razze, richiama quello della coupé Montreal (visibile nel piccolo riquadro in alto a sinistra del disegno a fianco)

Nonostante sia digitale e ampiamente configurabile, la strumentazione s'ispira alle tradizionali forme circolari che hanno caratterizzato molte Alfa Romeo del passato. La particolare conformazione del volante garantisce una perfetta impugnatura e l'ideale visibilità del display centrale



In alto, due configurazioni della strumentazione che sottolineano prestazioni ed emozione (sopra, in rosso) e funzionamento ibrido (sotto): il guidatore avrà la possibilità di scegliere il setup preferito

Il rendering visualizza con vigore la forza dei 540 CV delle interpretazioni della Giulia date dal Centro stile Alfa Romeo con le nuove versioni GTA e GTAm, destinate a un pubblico estremamente limitato di appassionati e a un sicuro futuro collezionistico

LA CULLA DELLE GRANDI IDEE

L'incubatrice dello stile si trova, dal 2007, in un'ex officina meccanica, precisamente la numero 83 di Mirafiori. Una sede dal forte valore simbolico, se si pensa a che cosa abbia significato per la Fiat e per la storia dell'auto lo stabilimento torinese. Il Centro stile di quella che, oggi, è la FCA è nato allora in via Plava, con una superficie superiore a 12 mila quadrati, più 8.000 di aree esterne, come frutto del lavoro dei designer stessi della Casa, all'epoca guidati da Lorenzo Ramaciotti. Vi sono concentrate le attività di tutti gli stilisti del gruppo, compresi quelli dell'Alfa Romeo, che hanno raggiunto i colleghi un paio d'anni dopo l'inaugurazione, ultimi a lasciare la sede storica di Arese. Lo spazio è frutto di un attento progetto di riqualificazione industriale e permette di accogliere circa 300 persone, provenienti da almeno una dozzina di Paesi, tra designer di esterni e d'interni, esperti di realtà virtuale, specialisti di materiali e colori e modellisti.

«Un vantaggio fantastico offerto da questa struttura», spiega Klaus Busse, responsabile del design per l'area Emea della FCA, «è il fatto di raggruppare tutti i brand sotto uno stesso tetto, con i benefici che derivano da questo modo di operare. Ogni marchio ha un proprio responsabile, che ne è una sorta di guardiano, chiamato a proteggerne l'anima e a favorirne lo sviluppo. Le strutture di supporto di questa organizzazione, come il data team e i modellisti, non sono invece dedicate a un unico brand, ma collaborano con tutti: questo rende le attività più efficienti e veloci. Dunque, anche se ci troviamo tutti nello stesso spazio, abbiamo uffici diversi per ogni marchio e servizi invece comuni».

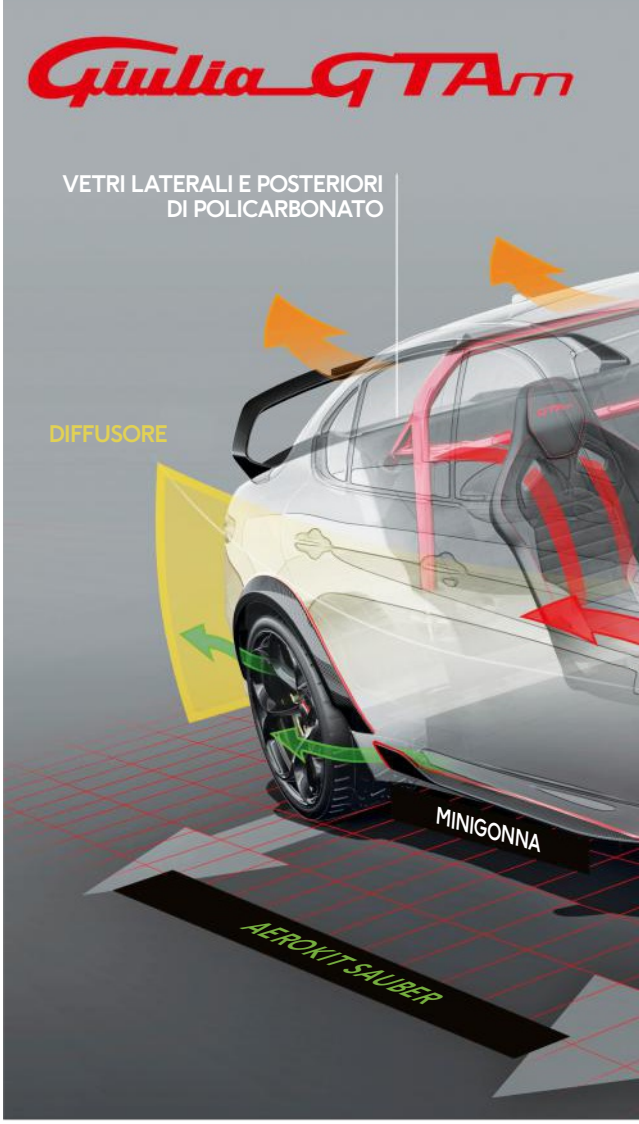
UNA LUNGA STORIA

Il cammino per arrivare a questa struttura unificata, che raccoglie le attività di tutti i brand della FCA rispettandone le singole identità, è iniziato molto tempo fa. Il primo Centro stile autonomo della Fiat nasce infatti nel gennaio del 1959 a Torino, in via Settembrini; nel '61 si trasferisce in Strada della Manta 22, dove resterà fino alla realizzazione della sede attuale. In origine la struttura, che fa capo direttamente a Dante Giacosa, padre d'innumerevoli modelli essenziali per la Fiat (dalla Topolino alla 600 e alla 500), dà lavoro a un'ottantina di persone, suddivise in otto sezioni che spaziano dai disegnatori ai modellisti di gesso e plastilina, dai falegnami ai battilastra, dai sellai ai verniciatori. Per la Fiat, internamente o come consulenti, lavoreranno stilisti e artisti come Mario e Gianpaolo Boano e Pio Manzù, architetti come Mario Maioli ed Ermanno Cressoni, ingegneri come Enrico Fumia e Nevio Di Giusto.

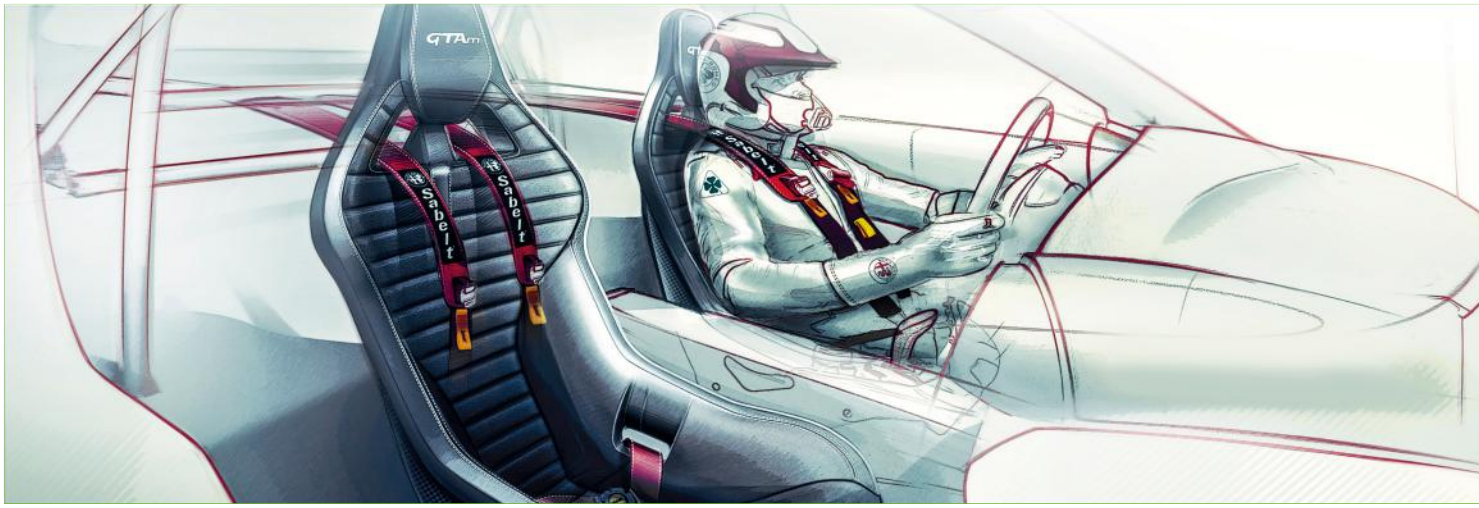
La storia del Centro stile Alfa Romeo (alle cui origini dedichiamo un approfondimento a pagina 126) inizia invece qualche tempo prima rispetto a quella della Fiat ed esattamente nel 1957, anno in cui l'ufficio Progettazione carrozzerie viene trasformato in Ufficio stile, con sede

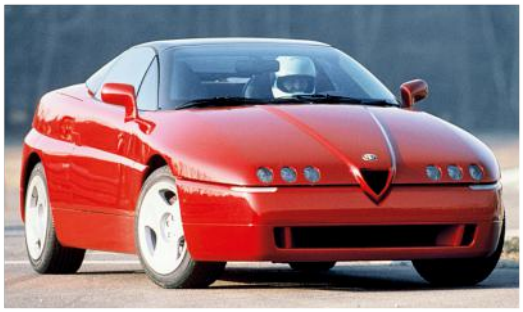
in un edificio milanese di via Traiano. Dagli spazi del Portello, ricchi di storia ma ormai obsoleti, la struttura verrà trasferita ad Arese solamente nel 1990, sotto l'egida dell'amministratore delegato Giovanni Battista Razelli. La nuova sede viene concepita da Walter de Silva e dall'architetto Adalberto Dal Lago e realizzata in una parte del Fabbricato 10, in precedenza adibito a magazzino ricambi.

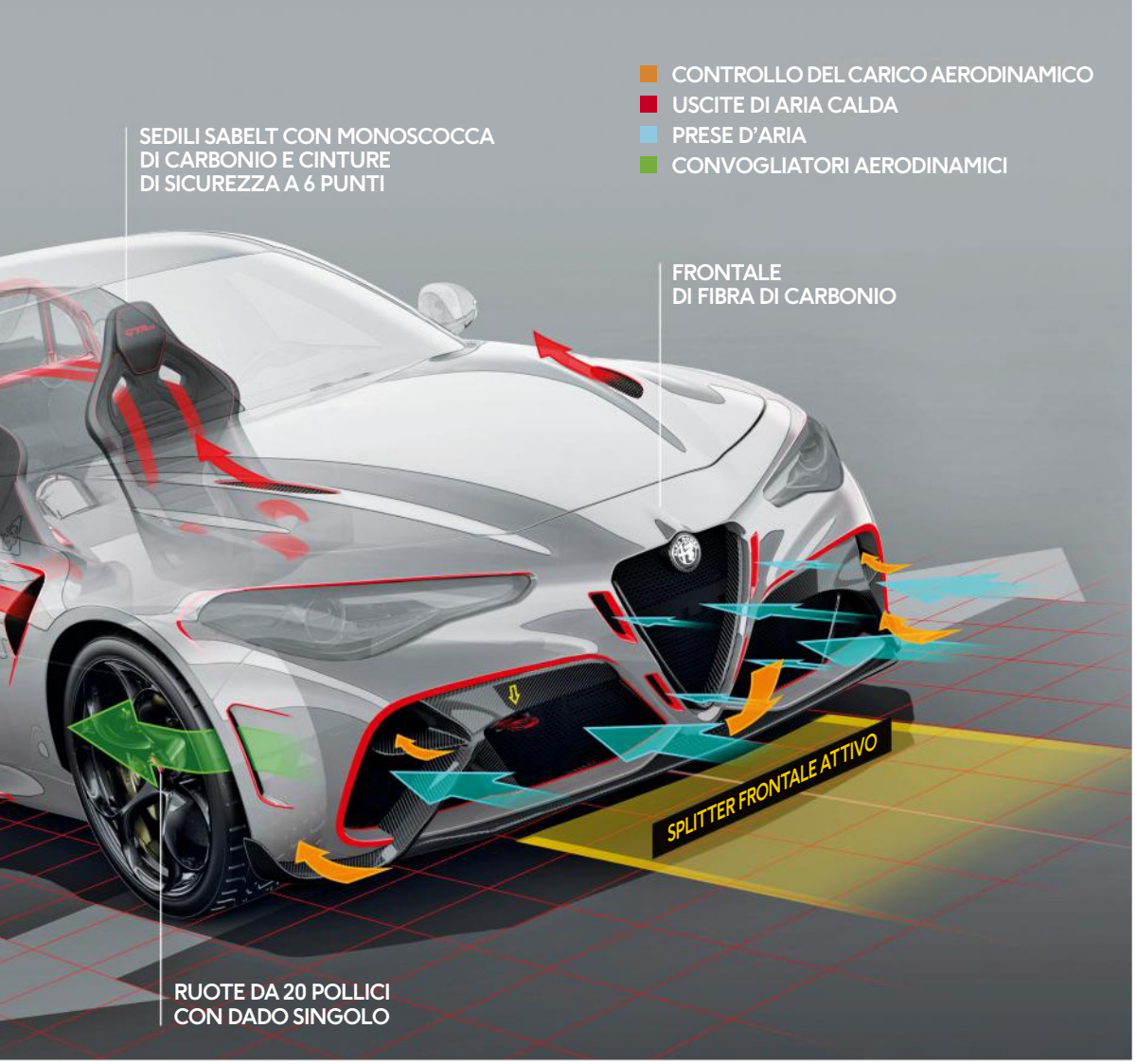
«Gli uffici di Arese», racconta Antonio Rosti, che ha lavorato allo Stile dell'Alfa Romeo già a partire dal 1980, «erano studiati per le esigenze moderne dei designer: al centro si trovava un salone per la modellazione, intorno al quale stavano quelle che noi chiamavamo "botteghe", come si trattasse di un villaggio medievale, ovvero



Il disegno del Centro stile (sotto) illustra il possibile impiego in pista per il quale è stata pensata la GTAm: a questo scopo, la vettura è dotata di un rollbar di protezione e di cinture Sabelt a 6 punti d'attacco







Lo schema degli stilisti dell'Alfa Romeo evidenzia alcuni componenti di carbonio e i flussi d'aria sulla GTAm: nulla, nell'estetica della vettura, è lasciato al caso, come rivela l'analisi dettagliata delle soluzioni adottate di pagina 15. La carreggiata è aumentata di 50 mm

Nella pagina a fianco, in basso a sinistra, una delle concept del Centro stile Alfa Romeo degli anni 90, la Protéo: realizzata sulla base della 164, vantava numerose innovazioni tecniche, dal tetto apribile di cristallo alle quattro ruote sterzanti

la falegnameria, la selleria, l'officina dei lattonieri, fino alla verniciatura e allo spazio destinato a una fresa. Il percorso era completato dalla sala di presentazione, dove venivano mostrati i modelli. Era un esempio che risulterebbe valido ancora ai nostri giorni». Cresce anche il numero di persone che vi lavorano: dalla trentina di addetti del Portello si arriva a una settantina di persone, guidate da Walter de Silva con la collaborazione di Rosti e di Mario Favilla, incaricato anche delle relazioni esterne.

Di pari passo con il numero degli addetti aumenta anche l'attività: dagli uffici di Arese escono modelli importanti, dalla 145, hatchback di successo impostata da Chris Bangle e sviluppata da Rosti con la supervisione di de Silva, alle 156 e 147, fondamentali per il rilancio, nella seconda metà degli anni 90, dell'Alfa Romeo. A quel periodo appartengono anche due concept significative, la Protéo del 1991 e la Nuvola del '96. La prima è ricca di spunti: realizzata sulla base della 164, ha una carrozzeria coupé-cabriolet con tetto di cristallo apribile idraulicamente, che anticipa l'adozione di questa soluzione da parte di altri costruttori, quattro ruote sterzanti e trazione integrale. A tutto questo si aggiungono soluzioni stilistiche, come i sei fari anteriori singoli e polielissoidali, che prefigurano quelle poi adottate su modelli di serie, come la GTV e la Spider del '95. La Nuvola (vedere anche a pagina 148) è, invece, una più elegante coupé con richiami rétro a capolavori come la 8C 2900 e la 6C 2500 Villa d'Este, ed è a sua volta caratterizzata dalla presenza di sei fari anteriori singoli, realizzati con diodi luminosi. Prototipi stimolanti, ma che non approdano alla produzione, a dif-

Alla 8C Competizione (a destra) del 2008, frutto del team guidato da Wolfgang Egger, fa seguito, nel 2009, la 8C Spider del 2009 (sotto)

ferenza di quanto accade con la 8C Competizione, che vede la luce come show car nel 2003. Al timone del Centro stile, dopo una breve direzione di Andreas Zapatinas, a quel punto c'è il tedesco Wolfgang Egger, il quale, terminati gli studi di design a Milano, era approdato all'Alfa Romeo già nell'89, tornandovi a più riprese dopo esperienze in altre Case, fino a diventare il collaboratore più stretto di de Silva. «La 8C Competizione», ricorda Antonio Rosti, che prese parte alla sua realizzazione, «nacque da una serie di combinazioni, derivanti dall'esistenza di un budget per la realizzazione di prototipi, destinato di anno in anno a uno dei tre Centri stile del gruppo, Fiat, Lancia e Alfa Romeo. Con queste risorse, sotto la guida di Egger, vennero realizzate diverse proposte, una delle quali a motore centrale, fino alla definizione della gran turismo presentata nel 2003».

Nonostante l'ammirazione generale suscitata dalla vettura, sembra che tutto sia destinato a finire lì. Sarà, invece, Sergio Marchionne, qualche tempo dopo, a scegliere personalmente questo progetto tra i diversi che gli erano stati proposti, con lo scopo di comunicare la sua forte

La concept della 8C Competizione appare nel 2003 e piace immediatamente, ma passerà qualche anno prima dell'arrivo della versione definitiva, modificata nei dettagli e prodotta in 500 unità

Alla 8C Competizione s'ispira lo stile della MiTo (a destra), lanciata nel 2008 e frutto sempre del lavoro dei designer della Casa che, proprio in quel periodo, stavano lasciando gli uffici di Arese (a sinistra) per trasferirsi nella nuova struttura di via Plava, a Torino

Una designer all'opera con strumenti tradizionali al Centro stile Alfa Romeo di Arese, concepito da Walter de Silva e dall'architetto Adalberto Dal Lago e utilizzato dal 1990 al 2009

intenzione di rilanciare il brand Alfa Romeo. «Il passaggio alla versione di serie», ricorda sempre Antonio Rosti, «richiese un lavoro importante, facilitato però dalla presenza, all'interno del nostro team, di specialisti della progettazione: questo faceva sì che le nostre idee avessero sempre una base concreta di fattibilità».

La 8C Competizione presentata nel 2006 e realizzata in 500 esemplari numerati, dunque, riprende quasi interamente lo stile del prototipo. La sua esperienza serve anche d'ispirazione a un altro modello, sviluppato sempre ad Arese, ma destinato a ben altri volumi di vendite: la coupé compatta MiTo. È sostanzialmente questa vettura a concludere l'attività del Centro stile di Arese nel 2009; da quel momento, anche i designer dell'Alfa Romeo si integrano nelle attività del Centro stile del gruppo che opera nella nuova sede, realizzata due anni prima a Mirafiori.

ROBERTO GIOLITO

UN PASSATO CHE VIVE OGNI GIORNO CON NOI

Sembra quasi che, da qualche tempo, quello dell'heritage sia diventato un richiamo al quale nessun marchio automobilistico è in grado di resistere. Ma non è soltanto una moda: si tratta dell'esigenza reale di chi oggi deve progettare il futuro di un brand valorizzandone il passato. A spiegare come ci si dedichi a questo compito è Roberto Giolito, designer alla cui matita si devono modelli fondamentali come la Fiat 500 del nuovo millennio e l'originale Multipla. Giolito, da qualche anno, è head of Heritage FCA Emea.

Roberto Giolito (nella pagina a fianco) ha iniziato a lavorare al Centro stile Fiat nel 1989, diventando nel 2002 direttore dell'Advanced design center del Fiat Group e nel 2007 Head of Fiat & Abarth design. Oggi è alla guida di Heritage FCA Emea. Sotto, l'Heritage Hub di Torino

Che definizione dà, in campo automobilistico, dell'espressione heritage?

In inglese, significa patrimonio e questo già ci porta su un piano diverso rispetto alla semplice conservazione di una collezione. Patrimonio è anche la cultura, il "saper fare" di un'azienda: è un bene di valore, un'eredità da preservare e trasmettere. Qualcosa che ci ha permesso di strutturare un gruppo dedito al trasferimento di questi valori alle generazioni più giovani e alle attività di progetto: un modo valido per offrire un contributo anche alla formazione dei designer di oggi. È un concetto dinamico, aperto a qualsiasi tipo di apporto, tant'è vero che, per le nostre attività, abbiamo preferito evitare la parola "classic", molto in voga nei dipartimenti di heritage automobilistico, ma che noi utilizziamo solamente per l'offerta di servizi. Nella nostra struttura, la parte passiva, ovvero la tutela dell'enorme collezione di vetture storiche, è al servizio di quella attiva, cioè la comunicazione e la promozione delle iniziative.

Che peso ha la valorizzazione dell'heritage nel rafforzamento di un brand?

Si dice che chi ha una storia la deve usare, ma non nel senso di uno sfruttamento di retaggi del passato eternamente ripetuti: bisogna attualizzare i valori con la capacità d'innovare. L'heritage deve costituire un supporto dei brand, non semplici marchi ma realtà che includono la programmazione di nuovi prodotti e servizi. Quella dell'Alfa Romeo è una storia d'innovazione, di forme, simbologie e stilemi cangianti, che deve essere valorizzata per permettere di approcciare il futuro in maniera consapevole. Le nostre esperienze passate ci aiutano ad affrontare il prossimo salto prendendo la rincorsa con più slancio. Ciò ci ha portati a sviluppare una serie di strumenti mul-

ROBERTO GIOLITO

John Elkann (sopra), presidente della FCA, inaugura nel giugno 2019 l'Heritage Hub del gruppo (a destra), il grande spazio ricavato da quella che era l'Officina 81 di Mirafiori e destinato alla valorizzazione del patrimonio storico dell'azienda

Il gruppo di lavoro Heritage (a fianco) si occupa anche del restauro di vetture storiche dei brand FCA, come l'Alfa Romeo 33 TT12 (più a destra), che corse e vinse nel Mondiale Marche negli anni 70

I grandi spazi dell'Heritage Hub (sopra), che ha sede in via Plava a Torino, sono stati sottoposti a un restauro rispettoso della sua natura industriale e consentono di esporre oltre 250 vetture della collezione FCA

timediali e multibrand per raccogliere la memoria, ordinarla e proiettarla nel presente.

Esiste il rischio di porre un'eccessiva enfasi sul passato, innescando un effetto nostalgia, a scapito dell'apprezzamento dei prodotti attuali?

In verità, esiste un lato "sano" dell'essere nostalgici, nel ricostruire situazioni che piacciono agli appassionati di motorismo storico: pensiamo alla bellezza di rivedere corse e manifestazioni che hanno una storia ormai secolare, come la Londra-Brighton o la Mille Miglia. Il nostro lavoro è orientato anche al tenere viva la passione per i nostri marchi. Il format FCA Heritage lavora sulla comunicazione, sulla valorizzazione delle collezioni e sui servizi, selezionando i canali in cui agire. Per far conoscere al pubblico le attività di ricerca sulla storia dei marchi del gruppo utilizziamo un asset di spazi estremamente vario, che va dal Centro Storico Fiat al Museo Alfa Romeo di Arese, all'Heritage Hub di Torino, costituendo un ecosistema che rappresenta lati diversi delle nostre vicende passate, ma anche del nostro presente. Ciò significa andare oltre l'aspetto puramente conservatoriale, che però non è secondario, se non si vuole correre il rischio di dispersione del patrimonio. Parliamo d'investimenti veri e propri che, oltre al restauro e alla manutenzione dei veicoli, si traducono nell'organizzazione e digitalizzazione di un'enorme quantità di documentazione tecnica e di materiali, nonché in attività di scouting, per la ricerca di nuovi esemplari originali.

Dove vengono effettuate le attività di certificazione e restauro delle Alfa Romeo storiche?

Il Museo Storico Alfa Romeo è un cardine della marca nel suo territorio, per giunta ospitato da un edificio che rappresenta la storia moderna e contemporanea dell'azienda. A questo si aggiungono alcuni servizi: tutte le Alfa Romeo sono uniche e meritevoli di essere salvate, quindi ci proponiamo a qualsiasi fascia di clientela. L'obiettivo è però utilizzare la rete commerciale e di assistenza della FCA per essere più vicini agli appassionati in ogni parte del mondo. Stiamo creando un network di spazi in cui sarà presto possibile offrire tutti i dati relativi alla certificazione di autenticità delle vetture, così come già avviene al Motor Village di Arese. Le analoghe strutture europee avranno la possibilità di effettuare le certificazioni, grazie alla formazione

«Reloaded by creators» è il progetto che consente di restaurare, certificare e vendere le vetture storiche dei brand FCA

del personale con metodi stabiliti dal cuore della nostra organizzazione. La presenza sul territorio permetterà inizialmente di certificare a distanza le vetture dei clienti, in una seconda fase anche di effettuare i restauri con manodopera locale preparata da noi. Parliamo di processi importanti per le vetture storiche più anziane, ma anche per le youngtimer, che meritano sempre più attenzione. Anzi, sono proprio quest'ultime a costituire il collegamento maggiore con le nuove generazioni, specialmente per l'Alfa Romeo.

Trova che ci sia una sorta di continuità stilistica tra alcune Alfa Romeo di ieri e quelle di oggi, come Giulia e Stelvio?

Assolutamente sì: sono progetti che si sono avvalsi anche della mia presenza come responsabile del Centro Stile, durante la quale abbiamo lavorato tantissimo nello sviluppo di un linguaggio adeguato alla storia dell'Alfa Romeo, senza cristallizzare gli elementi, ma utilizzandoli per affrontare contenuti nuovi. L'ultima generazione di vetture è stata sviluppata dal design team Emea con un linguaggio privo di elementi ridondanti e del tutto coerente con le esigenze aerodinamiche e di performance. L'Alfa Romeo vive in simbiosi con la sua capacità di essere un oggetto dinamico in grado di trasferire emozioni dirette: i designer di Giulia e Stelvio hanno lavorato con l'approccio proprio dei progetti ad altissima efficienza, come quelli delle auto da corsa. Vetture nelle quali ogni elemento, per esempio le prese d'aria, non può essere si-

Pezzo importante del "puzzle" FCA Heritage è il Museo Storico Alfa Romeo di Arese (a sinistra), aperto nel 1976 e sottoposto a ristrutturazione nel 2015, per il 105esimo anniversario della Casa: permette di ammirare una parte della collezione delle vetture del marchio

Tra le attività importanti della FCA Heritage rientra la partecipazione alle gare di vetture storiche: nella pagina a fianco, l'Alfa Romeo 6C 1500 SS del 1928, vincitrice con Moceri e Bonetti della Mille Miglia 2019; a sinistra, John Elkann con una Giulietta SZ alla Targa Florio 2016

mulato o collocato dove non svolga la sua precisa funzione. I giovani stilisti sono stati capaci di creare un linguaggio nuovo, ma ben collegato alla simbologia del brand, nello scudo frontale e nel cosiddetto trilobo. Nella concept Tonale tutto questo continua a essere rielaborato, senza indulgere in fregi ed emblemi non funzionali alle prestazioni.

Quali sono, tra le Alfa Romeo del passato, le sue preferite?

Il modello di riferimento per me è la Giulietta Sprint, disegnata per Bertone da quel grandissimo stilista che è stato Franco Scaglione su una base di pianale e motorizzazione declinati in innumerevoli modalità di trasporto, dalla berlina da famiglia alle SZ per le competizioni. La sua forma è stata un fulmine d'innovazione a ciel sereno; al tempo stesso, rappresenta bene la capacità di scolpire forme eterne con la sottrazione di elementi decorativi, all'epoca molto in voga. Anche se la Giulietta Spider m'intriga moltissimo, la Sprint costituisce la sintesi di quanto possa dare un'auto in termini di emozioni grazie alla matita di uno stilista.

La forma affusolata ed elegante dell'Alfetta, campione del mondo nel '50 e '51 con Farina e Fangio; nella pagina a fianco, in basso, l'Alfa Romeo Racing di F.1 del 2019 di Antonio Giovinazzi, battezzata Giulia dal team

MODELLATE DAL VENTO

La questione del travaso di tecnologie dalle corse automobilistiche alla produzione di vetture di serie è sempre stata una delle più dibattute. Molti sono gli esempi di soluzioni adottate per prime sugli esemplari da competizione e poi approdati a quelli di uso quotidiano, a partire dagli spesso citati freni a disco, la cui consacrazione (anche se non il primo impiego assoluto) si deve alle Jaguar D-Type, vittoriose alla 24 Ore di Le Mans. Ma a ben guardare, in tempi molto più recenti, è stata invece l'industria ad aprire la strada dell'ibrido, seguita solo con grande ritardo dalle corse, Endurance prima e di Formula 1 poi. Ciò non toglie che, quest'ultima, sia stata e sia un fenomenale laboratorio di ricerca, nel quale l'Alfa Romeo si è ciclicamente impegnata fin dalla nascita del Mondiale, esattamente settant'anni fa.

A dominare le prime due edizioni del campionato di F.1, articolato su più prove con assegnazioni di punteggi che consentono d'incoronare il miglior pilota in assoluto, è proprio la Casa del Portello, che scende in lizza nel 1950 con una vettura vetusta, ma non per questo meno competitiva. Per l'occasione, infatti, viene rispolverata una monoposto studiata nel 1937 dal personale dell'Alfa Romeo distaccato alla Scuderia Ferrari di Modena per partecipare alle competizioni internazionali che, all'epoca, ammettono, assieme alle vetture con motori 3 litri, quelle con propulsore 1.500 sovralimentato. La macchina, denominata Tipo 158, ma presto conosciuta come Alfetta, debutta per la squadra guidata da Gioachino Colombo alla Coppa Ciano del 1938, mettendo subito a segno una doppietta. È il primo di tanti successi. L'ultimo sarà, invece, quello ottenuto, nell'ordine, da Farina, Biondetti e Trossi (tutti sulle 158) nel GP di Tripoli del '40. Poi, sulle corse calerà il sipario imposto dalla guerra mondiale.

Nino Farina in azione con la 158 al GP d'Inghilterra del 1950, che vincerà: è la prima gara della storia della F.1, disputata il 13 maggio a Silverstone

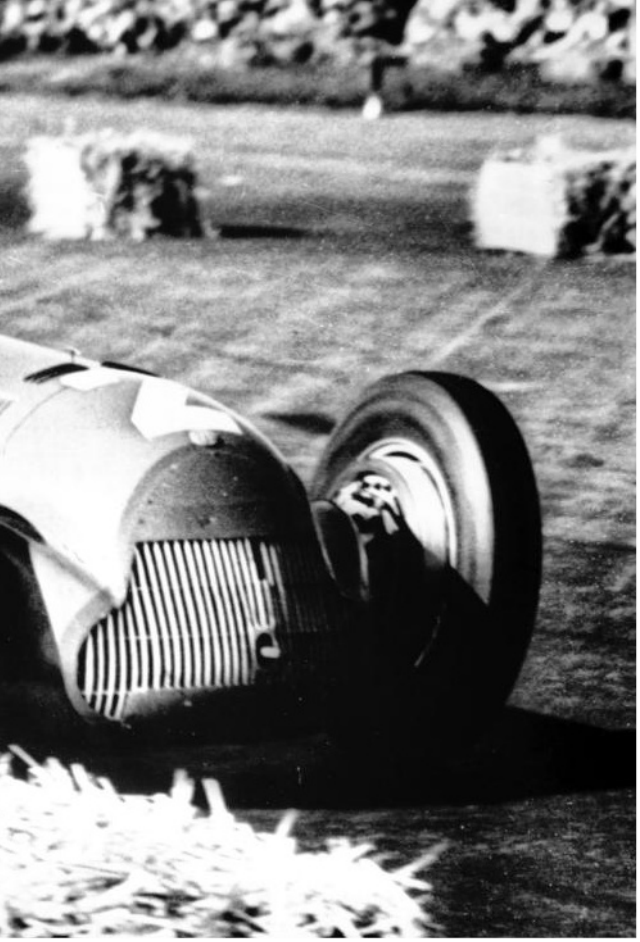
Le "tre F" dell'Alfa Romeo: da sinistra, Luigi Fagioli, Nino Farina e Juan Manuel Fangio, ritratti nel 1951, anno in cui l'asso argentino vince il primo dei suoi cinque titoli mondiali

Scampate alla furia del conflitto, grazie a un nascondiglio ricavato sotto una catasta di legna in un allevamento di Melzo, alle porte di Milano, le vetture torneranno a calcare le piste nella seconda metà del decennio, per essere poi protagoniste - con la celebre squadra delle "tre F" (Farina, Fangio e Fagioli) - delle prime due edizioni del nuovo campionato del mondo. L'albo d'oro riporta nel '50 il nome di Farina come primo conquistatore dell'alloro iridato, mentre Fangio ottiene nella stagione successiva il primo dei suoi cinque titoli. Ma, al di là delle cronache sportive, vale la pena ricordare come l'Alfetta fosse, a quel punto, una vettura poco innovativa, soprattutto se confrontata con altre realizzazioni della stessa Casa del Portello: per esempio, l'originalissima Bimotore del '35, l'altrettanto particolare 162 del '39 (dotata di un 16 cilindri a V di 135°) o la 512 del '40, con propulsore posteriore-centrale.

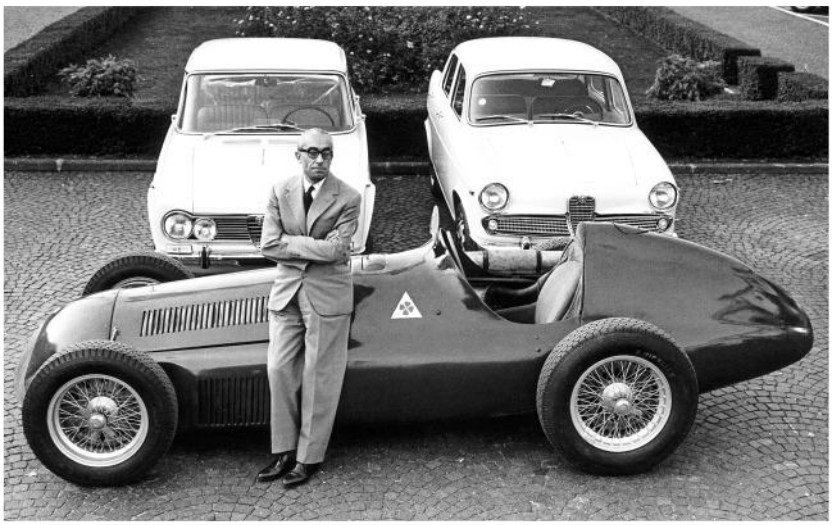
In ogni caso, le pur essenziali soluzioni adottate sull'Alfetta (telaio a longheroni tubolari e traverse di lamiera, motore 8 cilindri 1.500 con compressore volumetrico Roots e potenza che arriverà, nella sua massima evoluzione, la 159 del '51, a 425 CV), sono più che sufficienti per consentire al Portello di cingersi di due allori mondiali consecutivi. Ai quali fa seguito la decisione di abbandonare, almeno momentaneamente, la Formula 1, per concentrarsi sulle vetture di serie e sulla crescita industriale.

LE ALI DELLA RIVOLUZIONE

L'Alfa Romeo sentirà nuovamente il richiamo della massima categoria tra la fine degli anni 70 e gli 80; poi, a partire dal 2018, sarà la partnership voluta da Sergio Marchionne con il team Sauber e la Ferrari (per la fornitura delle power unit ibride) a riportare il glorioso nome italiano nel Circus. Tutto questo, che nel corso degli anni ha sicuramente avuto ricadute tecnologiche importanti per il marchio, ha influenzato in qualche modo anche lo stile delle vetture stradali? A prima vista, i punti di con-



Il progettista Orazio Satta Puliga con l'Alfetta di Formula 1 e, in un ideale connubio, alle sue spalle la Giulia e la Giulietta



Dopo aver fornito i motori alla Brabham, l'Alfa Romeo torna alla F.1 al GP del Belgio del '79 con la 177 e Bruno Giacomelli (sopra); a sinistra, il pilota in Canada nell'82 con la 182

A destra, Giovinazzi in azione con l'Alfa Romeo Racing al GP di Abu Dhabi del 2019, ultima gara della stagione; in basso, la presentazione al Museo Storico Alfa Romeo della speciale livrea della monoposto realizzata per il GP d'Italia 2019

Kimi Räikkönen s'infila nella sua monoposto, denominata Stelvio: il logo Alfa Romeo campeggia sulla fiancata

Nella pagina a fianco, Sergio Marchionne tra Jean Todt, presidente della Fia, e Pascal Picci, presidente della Sauber Holding, nel giorno dell'annuncio, avvenuto il 29 novembre 2017 al Museo Storico Alfa Romeo, del rientro in F.1 con il team elvetico Sauber

tatto tra le monoposto della massima categoria e i modelli di serie, anche di quelli ad alte prestazioni, sono davvero pochi, quando non inesistenti. Guardando al passato, si scorgono certamente più affinità tra una 33 Stradale e le 33 da competizione, soprattutto le Sport Prototipo 2 litri che ottennero ottimi risultati a Daytona, a Le Mans e alla Targa Florio.

Ai tempi delle Alfetta 158 e 159, del resto, lo studio aerodinamico è indirizzato quasi esclusivamente alla ricerca della minor sezione frontale possibile, per ridurre la resistenza all'avanzamento e aumentare la velocità di punta; a questo si aggiungono le necessità di raffreddamento dei propulsori, assolte dai radiatori frontali e dalle numerose feritoie ricavate sul cofano motore. Sarà la Mercedes, alla metà degli anni 50, a proporre vetture carenate per la Formula 1, utilizzate solamente sulle piste più veloci.

Con il passar del tempo, però, le cose cambiano. A partire dal 1968, anche per l'intuizione dell'ingegner Mauro Forghieri, che li applica sulla Ferrari 312, gli alettoni posteriori diventano un elemento imprescindibile per le monoposto: muteranno altezze e forme, musi e fondo delle vetture si faranno sempre più raffinati e complessi per aumentare la downforce e sfruttare l'effetto suolo, le velocità di percorrenza in curva diventeranno elevatissime. Tutto questo avrà un'inevitabile ricaduta sulle auto stradali, condizionando anche il lavoro degli stilisti, costretti sempre più a coniugare le funzioni con la forma. E, per questo, i wind tunnel inizieranno a farla da padroni. Ma all'Alfa Romeo l'avevano capito presto. Non a caso, già nel '62, lo slogan inventato per la Giulia, berlina dalle forme un po' inusuali e dal fascinoso nome femminile, è: «L'ha disegnata il vento».

Un dettaglio del faro
e della calandra
di una 6C 1750 Gran
Sport Zagato del 1931;
nella pagina a fianco,
il prototipo Caimano
di Giugiaro del 1971

ONORE AI GIGANTI DEL DESIGN

Nella storia dell'Alfa Romeo, un ruolo fondamentale spetta a quelli che si è soliti chiamare carrozzieri. Termine affatto riduttivo, vista l'importanza da loro assunta nel determinare l'inconfondibile impronta stilistica del marchio. Nei primi decenni di vita di tutti i costruttori, il loro compito era essenziale, dato che dalle fabbriche uscivano solamente nudi autotelai. Poi, con il tempo e con il crescere dei volumi produttivi, la loro funzione è mutata: mentre gli stabilimenti si dotavano di propri reparti per la costruzione delle carrozzerie, agli atelier esterni spettava il ruolo d'ispiratori, di consulenti stilistici, di suggeritori di forme, tendenze e soluzioni. A questo, spesso si aggiungeva la produzione in piccola serie di modelli particolari, come spider, coupé o allestimenti speciali, destinati a volumi troppo piccoli per essere realizzati da industrie sempre più grandi.

Nella nuova posizione, i carrozzieri non hanno certamente perso importanza, nonostante la nascita, a partire dagli anni 50, dei centri stile interni delle Case. All'Alfa Romeo, tramontata l'era delle botteghe artigiane di altissima qualità come la Castagna e la Touring, il compito di fornire preziosi suggerimenti è toccato ad aziende come la Bertone, la Pininfarina, la Zagato. Realtà che non si limitavano ai titolari di cui portavano il nome, spesso ormai appartenenti alla generazione successiva a quella dei fondatori: al loro interno operavano grandissimi stilisti, alcuni dei quali destinati poi a lavorare in proprio. Figure all'epoca meno note al grande pubblico, ma di spessore elevatissimo, tanto da risultare i veri artefici del successo delle diverse carrozzerie. Impossibili citarli tutti, ma vale almeno la pena ricordare Aldo Brovarone, Franco Martinengo, Paolo Martin, Tom Tjaarda, Leonardo Fioravanti, Enrico Fumia e Lorenzo Ramaciotti per la Pininfarina; Franco Scaglione e i giovani Giorgetto Giugiaro e Marcello Gandini, per la Bertone; Ercole Spada, per la Zagato. Giganti di quello che oggi indichiamo come car design, spesso chiamati a dialogare con i responsabili dei centri stile interni delle Case: per l'Alfa Romeo, di volta in volta, Giuseppe Scarnati, Ermanno Cressoni, Walter de Silva. A tutti loro e al loro imprescindibile ruolo nell'evoluzione del design della Casa del Biscione è dedicata la seconda parte di questo volume.

BRIDGESTONE

UN MITO COSTRUITO
ANCHE CON I VIP

Nel rafforzamento dell'immagine di un brand ha sempre avuto un ruolo di rilievo l'accostamento con personaggi popolari e volti noti al grande pubblico. Un metodo ben conosciuto dal marketing, che ai giorni nostri ha fatto del product placement (nei film e nei programmi televisivi) e della ricerca di testimonial, coerenti con il design e la filosofia dei propri prodotti, uno strumento essenziale di comunicazione. Da questo punto di vista, l'Alfa Romeo ha beneficiato fin dai primi anni della sua attività dei riflessi positivi della qualità della clientela. Già nel 1913, per esempio, un aristocratico come il conte milanese Marco Ricotti commissiona alla carrozzeria Castagna (vedere a pag. 89) un allestimento aerodinamico unico dell'autotelaio 40/60 HP, ottenendo un avveniristico veicolo che - come avrebbe poi scritto qualcuno - sembra uscire direttamente dalle pagine di un libro di Jules Verne. Anche Gabriele D'Annunzio rientra nel novero dei più celebri clienti del Portello, a seguito della passione scaturita dopo l'incontro, avvenuto nell'aprile del 1932 al Vittoriale, con il leggendario Tazio Nuvolari. Il Vate annovererà tra le sue auto personali, oltre a diverse 6C 1750, una 6C 2300 battezzata suggestivamente Soffio di Satana per la leggerezza della carrozzeria Touring e della sua linea (vedere a pagina 151).

Ma è Benito Mussolini, storicamente, il più accanito sostenitore della Casa milanese. Sotto il suo regime, l'Alfa Romeo, in gravi difficoltà economiche (rispetto al 1929, nel '33 la produzione di autotelai risulta più che dimezzata, scendendo a 319 unità, e la perdita di esercizio risulta di 93 milioni di lire), passa in mani pubbliche, entrando a far parte dell'Iri (l'Istituto per la ricostruzione industriale), così come alcune grandi banche. È il Duce stesso ad affidare le sorti dell'azienda a Ugo Gobbato, uomo ricco di esperienze avendo già guidato lo stabilimento del Lingotto per la Fiat; ma la sua passione per le Alfa Romeo è dettata anche da vicende personali, come l'incontro con l'amata Claretta Petacci, che avviene mentre sta guidando sulla Via del Mare, tra Roma e Ostia, una 6C 1750 Gran Turismo Zagato (Claretta, invece, è a bordo di una Lancia Astura con targa vaticana). Non è che una delle tante vetture del Biscione appartenute o utilizzate da Mussolini nei suoi bagni di

Tra i personaggi legati all'Alfa Romeo non sono certamente mancati i piloti: a fianco, Michael Schumacher, all'epoca alla Ferrari, posa con la 147 in un'immagine che sarà utilizzata per la copertina di Quattroruote di novembre del 2000. Sotto, Dustin Hoffman rende immortale la Duetto nella sequenza finale del film "Il laureato" (1967)

Le Alfa sono amate dalle attrici americane: a destra, Rita Hayworth dedica alla Casa una sua foto su una 6C 2500 SS. Sotto, Benito Mussolini sfila a bordo di una 6C 2500 Castagna

Molti piloti hanno utilizzato per i loro spostamenti privati delle Alfa Romeo: sopra, Stirling Moss si accinge a salire su una Montreal

Gigi Riva si cala nell'abitacolo di un'Alfa 33 da corsa, assistito dal pilota della Casa Teodoro Zeccoli e dal collaudatore Guido Moroni

Ornella Vanoni in posa accanto a un'Alfa Romeo 164, lanciata nel 1987: un connubio che sottolinea eleganza e stile di entrambe

Nella pagina a fianco, Vittorio Gassman (a sinistra) e il presidente dell'Alfa Romeo Giuseppe Luraghi alla presentazione sulla Raffaello della Duetto, il cui nome è stato scelto con un concorso che vede arrivare oltre 140 mila cartoline; la nave parte l'11 maggio del '66 verso gli Stati Uniti con a bordo tre spider del Biscione

folla: gli annali ricordano una RL SS acquistata nel '26, diverse 6C 1500 e 1750, firmate Touring e Zagato, con carrozzerie berlina, spider e cabriolet, e una berlina 6C 2300, con la quale inizia l'ultimo atto, la fuga verso la Valtellina. Gli annali ricordano anche come il Duce, orgoglioso dell'italianità della Casa milanese, si fosse lamentato in una lettera della presenza, sulla sua RL SS, di componenti di fabbricazione straniera, a partire dai magneti (della tedesca Bosch) e dal clacson (francese). Nicola Romeo, destinatario della missiva, provvederà presto a porre rimedio a questa mancanza di attenzione nei confronti delle ditte nazionali…

Non sono certamente solo i politici, dai quali - in ultima analisi - fino all'acquisizione da parte della Fiat dipendono i destini dell'Alfa Romeo, ad apprezzare le macchine che escono dal Portello prima e da Arese poi. La lista di attrici, attori e sportivi che utilizzano o si fanno fotografare con le auto del Biscione è quasi infinita. Personaggi che godono di enorme popolarità sui rotocalchi dell'epoca, al cinema e, dopo il suo avvento, alla televisione.

Giulietta Masina fa da madrina all'esemplare numero 100.001 della berlina che porta il suo nome, facendosi ritrarre in fabbrica tra gli operai e con Giuseppe Luraghi; Anna Proclemer e Giorgio Albertazzi posano con una Giulietta Sprint e una 1900 Sprint nel '54; Vittorio Gassman presenzia al lancio, sulla nave Raffaello, della 1600 Spider. Ovvero, di quella Duetto che Dustin Hoffman fisserà per sempre nell'immaginario collettivo nelle battute finali de "Il laureato", con la sua folle corsa per impedire il matrimonio con un altro uomo dell'amata Elaine. Sequenza che, più di qualsiasi spot, farà della spider Alfa un mito imperituro negli States.

ANDREA ZAGATO

NEL SEGNO DELL'ORIGINALITÀ

Quella degli Zagato è un'autentica dinastia dell'automobile: Ugo avvia l'attività nell'hinterland milanese nel 1919, suo figlio Elio entra in azienda subito dopo la Seconda guerra mondiale, l'altro figlio Gianni lo farà a metà degli anni 50 con in mano la laurea in ingegneria. Oggi il testimone è stato rilevato da Andrea, figlio di Elio, che guida un atelier dedito alla realizzazione di piccolissime serie di vetture speciali e uno studio consacrato al design industriale.

La Zagato e l'Alfa Romeo vantano una lunghissima collaborazione, che risale agli anni 20. Sul vostro sito attuale, avete identificato con una parola ogni decennio: "Fuoriserie", per esempio, gli anni 60, "Geometrici" i 70, "Neoclassici" i 2000… A che cosa sono dovute queste definizioni?

L'idea delle decadi ha una doppia origine. La prima è legata al fatto che, quando si racconta la vita di uno scultore o di un pittore, si tende a farlo indicando i suoi periodi di crescita o di evoluzione. Salvador Dalì, per esempio, dimostrò al mondo di saper dipingere nel suo periodo iperrealista, per poi intraprendere la fase cosiddetta delle pietre e, infine, quella surrealista. La seconda origine è dovuta alla scoperta di come mio nonno pensasse che l'azienda dovesse rinnovarsi circa ogni dieci anni: organizzò in questo modo la sua vita e il lavoro e i risultati gli diedero ragione, dimostrando come fosse sempre all'avanguardia. Da tutto questo deriva l'idea che un atelier

Andrea Zagato (a sinistra), figlio di Elio e nipote di Ugo, fondatore nel 1919 della carrozzeria, guida oggi l'atelier e lo studio del brand, che hanno sede a Rho (MI). A destra, una 6C 1750 Gran Sport carrozzata Zagato, prodotta nel 1931

La 8C 2300 Le Mans (a destra, l'esemplare del 1931, oggi del Museo Alfa Romeo) monta un 8 cilindri in linea con compressore a due lobi, in grado di erogare 155 CV e di spingere la vettura fino a 200 km/h

dell'automobile possa essere raccontato, come si fa per un artista, individuando i diversi periodi di trasformazione. Fortuna ha voluto che questo modello, una volta applicato, si sposasse perfettamente con i cambiamenti avvenuti nell'azienda e seguisse il succedersi dei decenni con buona precisione. Si parte con "Lusso e corse" per indicare gli anni 20, in cui la Zagato volle dimostrare le sue capacità tecniche e poi testare l'idea del transfer tecnologico dagli aerei alle auto; si prosegue, negli anni 30, con l'aerodinamica, ovvero con la fase nella quale le forme dei nostri modelli evolvono, integrando progressivamente parafanghi, fari e accessori. E si continua così, fino ad arrivare a oggi, quando, per reazione all'incertezza del futuro, abbiamo prima celebrato l'epopea dell'automobile con forme neoclassiche, come avvenne in architettura quando ci s'ispirò all'arte antica, poi i modelli più iconici o - come dicono gli anglosassoni - quelli meaningful, ricchi di significati.

Come descriverebbe sinteticamente il rapporto tra la Zagato e l'Alfa Romeo?

Simbiotico. Le migliori meccaniche - soprattutto dopo l'avvento di Vittorio Jano - erano costruite a Milano dall'Alfa Romeo: se a esse si abbinavano carrozzerie più leggere anche di 200-300 kg, ma con rigidezze torsionali tali da rendere le vetture più guidabili, si creava un connubio perfetto. Insieme abbia-

La sobria eleganza di una 8C 2300 Spider Zagato del 1933 (sopra); a fianco, l'interpretazione del frontale Alfa Romeo data dalla carrozzeria milanese a una 8C 2300 Panoramica del '31

La 8C 2300 di Earl Howe e Henry Birkin taglia vittoriosa il traguardo della 24 Ore di Le Mans del 1931, dopo aver percorso 184 giri alla media di 125,7 km/h: è la prima di quattro vittorie consecutive di questo modello nella gara francese

mo vinto per otto volte la Mille Miglia tra il 1927 e il 1938 e quattro volte la 24 Ore di Le Mans, la Targa Florio e le gare disputate a Spa-Francorchamps. A Milano, del resto, si diceva "val pusè un tulé d'un muturista", vale più un lattoniere di un motorista… Poi l'Alfa Romeo, nazionalizzata nel 1933 e priva di una squadra corse, avviò nel 1935 un proprio reparto carrozzerie, piegato alle esigenze di propaganda del regime che imponeva soluzioni più importanti, da contrapporre alle Mercedes dei futuri alleati tedeschi. Inizia così la storia delle fuoriserie, nelle quali il linguaggio stilistico è sempre rimasto ancorato al concetto della bellezza necessaria. Niente orpelli, niente elementi applicati, ma un approccio al design per sottrazione.

Suo nonno Ugo aveva un rapporto speciale con l'Alfa Romeo, che gli aveva affidato anche il compito di realizzare la carrozzeria della 159, campione del mondo di F.1 con Fangio nel '51?

Erano entrambi milanesi, legati da una storia di vittorie e dalla condivisione del credo nella bellezza necessaria, che tornò predominante nell'Alfa Romeo del dopoguerra, con l'introduzione prima di 1900 e Giulietta, poi della Giulia.

Ha dei ricordi di suo nonno Ugo e di papà Elio in qualche modo legati all'Alfa Romeo?

Del nonno, ricordo la berlina 2600 di rappresentanza con la quale mi accompagnava la mattina a scuola, che si trovava sulla sua strada. Di mio padre, che fu sempre un alfista (mentre suo fratello Gianni era più lancista), ricordo i viaggi fatti insieme sui passi dolomitici, prima con una Junior 1.3 Zagato, poi con la Giulia 1.6 GTZ. Papà guidava benissimo e amava impressionarmi.

Le Zagato si sono sempre distinte soprattutto per l'originalità dello stile, spesso anticonvenzionale e sempre per-

sonale: si pensi, per esempio, alla "firma" della "doppia gobba".

Lo stile era - ed è - originale perché innovativo e non soggetto alle mode: quindi risultava sempre personale, perché piaceva ai pionieri - che non seguono le tendenze del momento - e durava molto più delle mode. Ma era - ed è - anticonvenzionale perché nasceva dalla sperimentazione sulle piste. Un esempio è proprio quello delle "double bubble", le doppie gobbe sul tetto, diventate oggi un marker somatico dell'azienda, ma nate per uno scopo funzionale: migliorare l'abitabilità con il casco per i gentleman driver che guidavano le granturismo. Si scoprì poi che influivano positivamente anche sul Cx e irrobustivano la sezione centrale del tetto. Alla fine, diventarono quasi irrinunciabili sulle Zagato.

Quali sono, a suo parere, tra le innumerevoli Alfa Romeo carrozzate dalla Zagato quelle più iconiche?

Nel segno della sportività: a sinistra, un'aggressiva 1900 SSZ (Super Sprint Zagato) con livrea bicolore; sotto, la coda aerodinamica di una Giulietta SVZ (Sprint Veloce Zagato) del '58

Tempi moderni: sopra, da sinistra, la SZ, presentata al Salone di Ginevra del 1989, e la sua versione scoperta, realizzata nel 1992. Entrambe montano il V6 3 litri con 207 CV. Qui a lato, la TZ3 Corsa, esemplare unico del 2010

In primo luogo, tra i 150 modelli realizzati in totale per l'Alfa Romeo, cui si aggiungono 22 versioni speciali destinate alla Scuderia Ferrari, citerei le numerose RL SS, 6C e 8C, stradali e da corsa, degli anni 20 e 30, che sono anche le più conosciute e apprezzate da parte dei collezionisti. Oltre a queste, penso alla 8C 2300 M Zagato Aerodinamica del 1937, alla 6C 2500 Zagato Panoramica del '48, alla Giulietta SZ Stradale del '60, alla TZ Stradale del '63, alla Giulia 1.6 GT Zagato del '72 e alla SZ dell'89.

Che cosa si ritrova del Dna delle Alfa Zagato nella TZ3 Stradale, prodotta in piccola serie?

Come alfisti di lunga data non abbiamo mai creduto, in famiglia, nelle meccaniche con trazione anteriore e motore trasversale. L'ultima Alfa Romeo Zagato del 1990 utilizzava il classico V6 di Busso, con schema transaxle e ponte De Dion. Nel 2010, invece, l'accordo della Fiat con la Chrysler ci ha dato l'opportunità di utilizzare per la TZ3 Stradale la meccanica della Dodge Viper, con motore longitudinale, trazione posteriore e posizione di guida molto arretrata, che permetteva di richiamare i volumi della Giulia TZ e della TZ2. Un omaggio alle Alfa Romeo da corsa e stradali per i cento anni del marchio del Biscione.

Se dovesse immaginare un'Alfa-Zagato del futuro, come la vedrebbe?

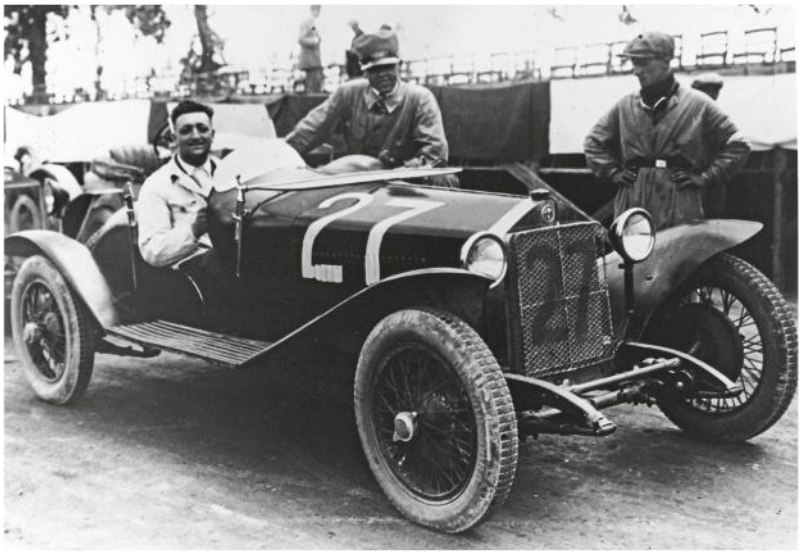
Oggi, grazie alla nuova piattaforma Giorgio e ai motori sviluppati con la Ferrari, l'Alfa Romeo dispone di due modelli che sono meccanicamente all'altezza del suo passato glorioso, la Giulia e la Stelvio. È da qui e da Milano che l'Alfa deve partire per conquistare una clientela più ampia, forse proprio adesso e con noi. Per immaginare il futuro basta guardare la progressione dei modelli precedenti e realizzare così una nuova icona, con il miglior rapporto peso-potenza del segmento, forme innovative e la proverbiale guidabilità di un'Alfa.

ZAGATO

SOLUZIONI COERENTI
DA NUVOLARI A OGGI

Alle origini della storia della Zagato ci sono delle esperienze aeronautiche. Quando Ugo Zagato fonda a Greco, zona periferica del Nord-ovest di Milano, la sua carrozzeria, ha infatti alle spalle gli anni trascorsi, durante la Prima guerra mondiale, alla S.A. Costruzioni Aeronautiche Ansaldo Pomilio, come responsabile della produzione di velivoli per le campagne militari. Alla fine del conflitto, dopo aver raggiunto il ruolo di dirigente del Reparto ali e impennaggi, il 22 febbraio 1919 lascia l'azienda, con l'intenzione di mettersi in proprio. Un proposito che si concretizza il 19 aprile dello stesso anno con la nascita, in via Ferrer, della Carrozzeria Artigiana Ugo Zagato, il cui approccio si rivela subito innovativo, visto che prevede il trasferimento del know-how aeronautico al settore automobilistico. Del resto, il processo di rivestimento degli autotelai, provenienti senza carrozzeria dai costruttori, prevede all'epoca l'utilizzo di un'intelaiatura di legno analoga a quella delle carlinghe dei velivoli, ricoperta da una "pelle" esterna di alluminio.

Già prima della 6C 1750 (nella pagina a fianco, il dettaglio di una Gran Sport del '31), la Zagato allestisce carrozzerie per le vetture da competizione: sotto, la 6C 1500 con la quale Enzo Ferrari ottiene la prima vittoria su una Zagato al Circuito di Modena



Le meccaniche arrivano dalle principali aziende del settore, come Fiat, Bianchi, Itala. Ma è con l'Alfa Romeo che la Zagato instaura presto un rapporto privilegiato, in virtù sia dei successi sportivi ottenuti dai modelli RM e RL anche con piloti come Enzo Ferrari (che, nel 1923, arriva terzo con una di queste vetture nella Coppa delle Alpi), sia dell'amicizia che nasce con un grande progettista come Vittorio Jano. La consacrazione definitiva è legata alle vittorie a ripetizione ottenute nella Mille Miglia dalle Alfa Romeo 6C 1500 e 6C 1750, dotate dalla Zagato di carrozzerie leggere e resistenti. Nell'edizione del 1928 della massacrante corsa su strada s'impongono Campari e Ramponi, che si ripetono nel '29, mentre un anno dopo, quando ormai Enzo Ferrari ha fondato la sua Scuderia scegliendo l'atelier milanese come partner, è il turno del leggendario Tazio Nuvolari, che porta al successo la 6C 1750 Gran Sport Zagato, massima evoluzione della creazione di Jano. Le competizioni garantiscono dunque a Ugo, frattanto già diventato Cavaliere del Regno, di annoverare fra i propri clienti figure di spicco come Benito Mussolini, il conte Giuseppe Volpi di Misurata e Giovan Battista Pinin Farina.

L'impronta sportiva resterà indelebile nella Zagato anche quando si tratterà di rivestire

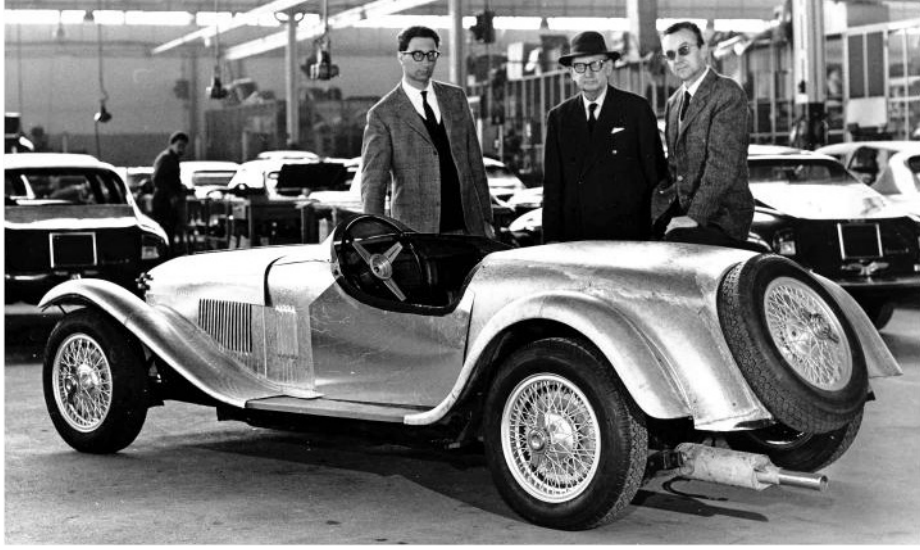
meccaniche più prestigiose, come quelle della 8C 2300, introdotta nel 1931 come evoluzione della 6C 1750, e della 8C 2900, che l'Alfa Romeo realizza nel '37 derivando soluzioni come la sovralimentazione dell'8 cilindri con due compressori volumetrici dall'esperienza maturata con la Tipo B (conosciuta anche come P3) da corsa. Ne è un esempio di particolare fascino la 8C 2900B Gran Sport del 1937, costruita da Zagato con una carrozzeria di alluminio e duralluminio dalle forme particolarmente aerodinamiche, come denota il profilo ovoidale impresso all'andamento dei parafanghi.

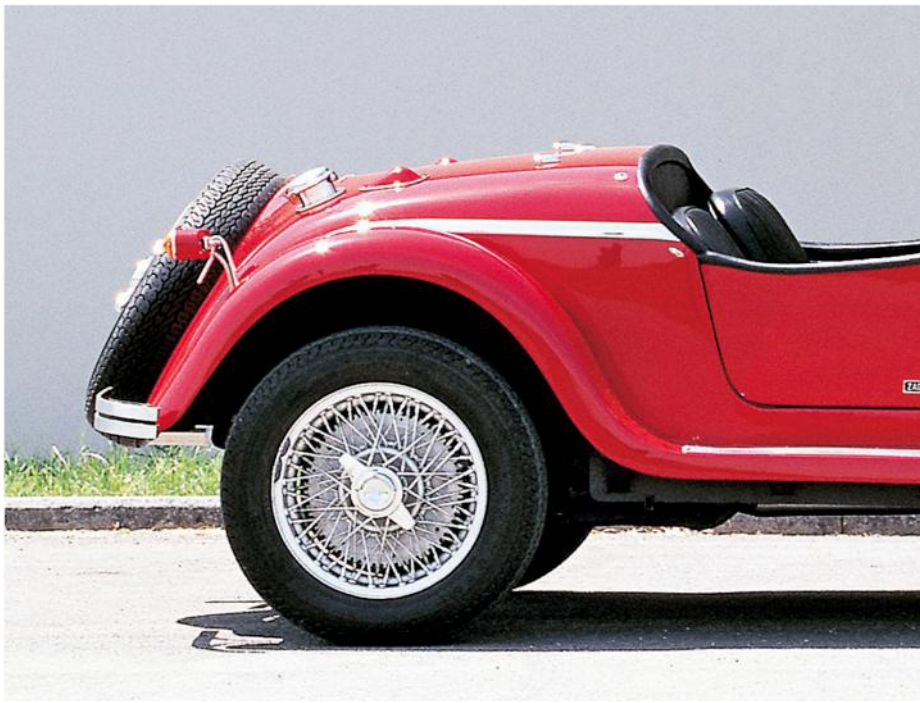
DOMINIO SULLE PISTE

Ritroveremo le Alfa Romeo a 8 cilindri anche dopo la Seconda guerra mondiale, quando Zagato, a quel punto affiancato dal figlio Elio, fresco di laurea all'università Bocconi, introduce la linea Panoramica, stile che prevede l'utilizzo del plexiglass che dona luminosità all'abitacolo in un contesto di superfici tonde e levigate. Ne è esempio, oltre a diverse Fiat, Ferrari e Maserati, l'Alfa 8C 2300 del '49, caratterizzata da ampie vetrature.

Il periodo successivo è, invece, per la Zagato quello delle sportivissime derivazioni delle prime Alfa Romeo di grande serie, la 1900 inizialmente e la Giulietta poi, entrambe declinate come coupé. La 1900 Super Sprint Zagato (SSZ), le diverse interpretazioni della Giulietta SZ (a coda tonda e tronca), la Giulia TZ e la TZ2, con telaio tubolare e carrozzerie Zagato come indica la loro sigla, sono massime espressioni di un linguaggio che unisce l'essenzialità necessaria all'impiego agonistico alla costante originalità della ricerca formale. Ogni domenica, in quel tempo, le Alfa Romeo Zagato s'impongono in ogni genere di gara, in circuito e su strada, collezionando vittorie assolute e di classe.

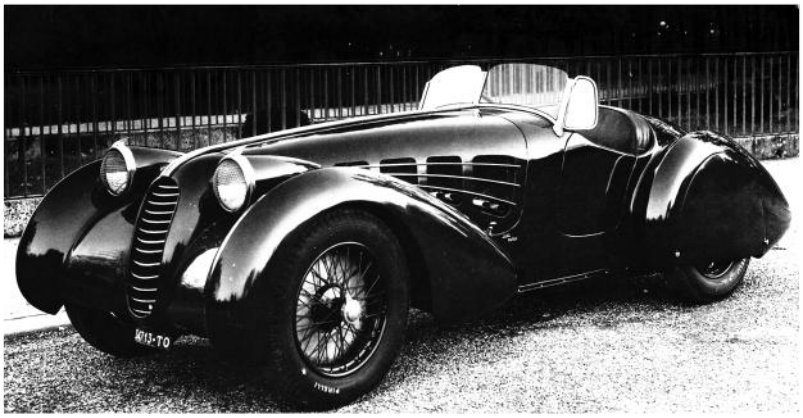
Ritroveremo intatta la loro impronta nei decenni successivi anche su modelli a vocazione stradale come la 1300 GT Junior Z del 1969 e la Giulia 1600 GT Zagato del '72, oppure, più tardi, su una concept come l'Alfa Zeta 6 Zagato, esposta al Salone di Ginevra del 1983 e realizzata sulla meccanica dell'Alfetta GTV. Una show car studiata per la produzione di serie (mai realizzata), che reca nella doppia gobba del padiglione l'inconfondibile firma stilistica della Zagato.

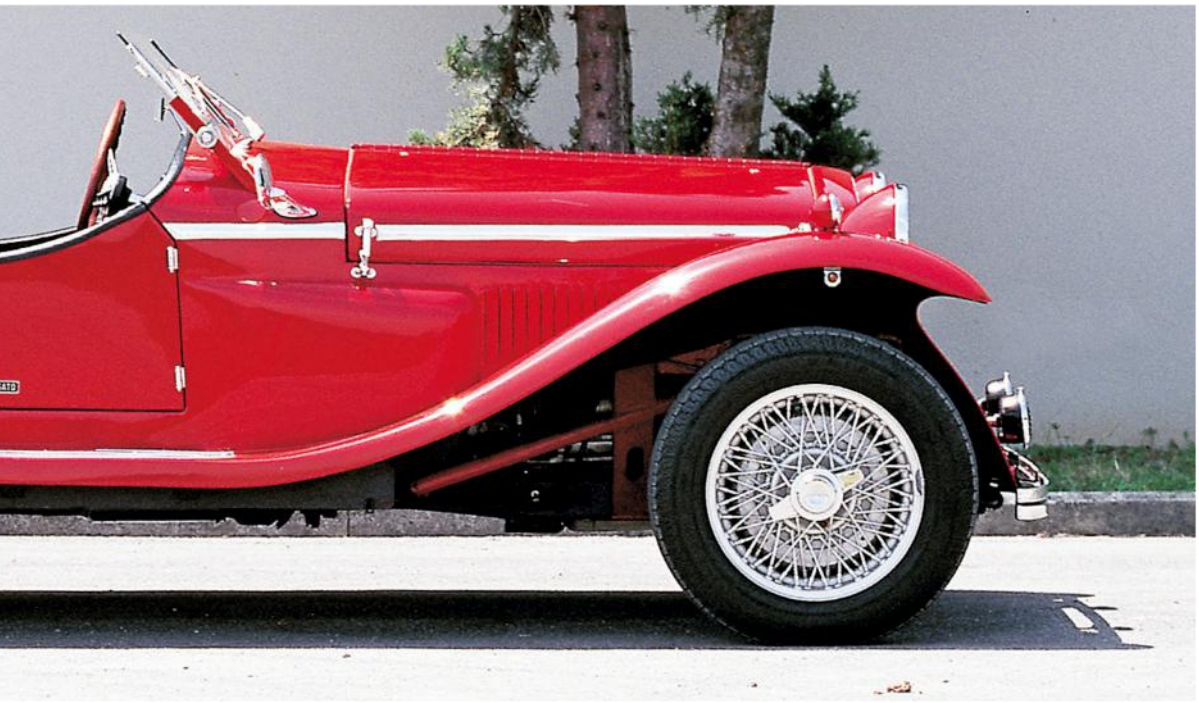




Nel 1966, Gianni Mazzocchi, fondatore ed editore di Quattroruote, suggerisce all'Alfa Romeo di realizzare una replica della 6C 1750 GS con meccanica moderna (quella della Giulia TI): la Casa affida il compito alla Zagato, che allestisce 82 esemplari della vettura (sopra)

Nella pagina a fianco, accanto a una delle loro carrozzerie, Ugo Zagato insieme con i figli Gianni (alla sua sinistra, nato nel 1929) ed Elio (del 1921). A destra, la linea sinuosa e aerodinamica di una 6C 2300 Monza





Della 1600 GT Sprint, la Zagato dà la sua interpretazione (qui sotto) nel 1969 con motore 1.300 e nel '72 con quello 1.600: più in basso, la linea e il tetto con le tipiche "gobbe" del prototipo Alfa Zeta 6 Zagato del 1983, realizzato in due esemplari

ERCOLE SPADA

LA CODA TRONCA
ARMA VINCENTE

Alla Zagato, Ercole Spada, originario di Busto Arsizio (VA), inizia a lavorare nei primi anni 60, mettendo subito in mostra il suo talento di disegnatore e collaborando alla realizzazione di modelli iconici come le Alfa Romeo SZ, Giulia TZ e TZ2.

Come si lavorava alla Zagato in quel periodo?

Quando ho iniziato nel vecchio stabilimento, che si trovava vicino al Cimitero Maggiore di Milano, non disponevo neppure di un tecnigrafo: tracciavo le linee con le squadre, una appoggiata sull'altra, su un enorme tavolo che si trovava direttamente in officina. Come realizzavo una sezione, un operaio al mio fianco la trasformava in un tondino che metteva sul telaio. In questo modo, si passava dalle due alle tre dimensioni; poi il battilastra creava, su quella base, la carrozzeria.

Ercole Spada (a sinistra, ritratto nel Museo Storico Alfa Romeo di Arese) ha lavorato alla Zagato dal 1960 al 1969, collaborando alla realizzazione di modelli iconici come la Giulia TZ (sotto). In seguito, dopo un periodo di attività in proprio, è stato designer alla BMW e all'I.DE.A. Institute

Nonostante questi metodi artigianali, i risultati nelle corse delle Zagato erano formidabili…

La SZ impiegava il telaio della berlina soltanto accorciato, quindi la distribuzione dei pesi non era adatta a un'attività sportiva. Quando nella categoria arrivarono le Lotus, nate come vetture da corsa, iniziarono le difficoltà. Non potendo spremere risultati maggiori dalla meccanica, lavorammo su peso e aerodinamica, per rendere le Alfa più competitive. Ci ispirammo alla Maserati 450 S, rimpicciolendone la coda. Avvitavamo la nuova carrozzeria sulle vetture che provavamo in autostrada. Era il nostro sistema per tornare a vincere: l'applicazione della coda tronca.

A quel punto, la coda tronca rappresentò una vera svolta.

Quella della SZ e delle vetture successive fu un'esperienza così forte da impregnare la mia filosofia di design di tutti i progetti seguenti: quando più tardi, negli anni passati alla BMW a Monaco di Baviera, ho avuto a disposizione una galleria del vento, ho avuto l'opportunità di affinare in maniera più scientifica tutti i principi che avevamo sperimentato empiricamente, anche conducendo i test sull'autostrada Milano-Bergamo. Nella mia attuale attività, la Spadaconcept che condivido con mio figlio Paolo, con la prima proposta abbiamo già voluto riprendere l'elemento caratteristico della coda tronca, dandole l'interpretazione di una

Sopra, un figurino della prima versione della Giulia TZ; che nasce come spider, per poi essere convertita in coupé, soluzione più vantaggiosa dal punto di vista aerodinamico: verrà prodotta in un centinaio di esemplari. In alto a destra, la TZ2, destinata solo alle corse e realizzata in nove unità

nuova generazione che ha saputo ereditare lo spirito d'innovazione fortemente personale che caratterizzava i miei lavori degli anni 60.

Poi si arrivò alla Giulia TZ del 1962…

Quando l'Alfa Romeo decise di fare una vettura più competitiva, l'ingegner Busso realizzò un telaio ispirato a quello della Mercedes 300 SL, con tubi fini di acciaio speciale, affidando alla Zagato la carrozzeria. Le masse erano arretrate rispetto a quelle della SZ e questo ci permise di ottenere una coda con più sbalzo, che però pensai d'incassare per non allungarla eccessivamente. Con il collaudatore Guido Moroni sperimentammo un "risvoltino" che, provato in autostrada, dava qualche vantaggio.

La TZ2 era, invece, una vera vettura da corsa, come dimostrano i suoi successi.

Fu un passo avanti importante: il motore era a carter secco, quindi più basso, il piantone del volante passava sotto il tubo trasversale del telaio e questo permetteva di abbassare il sedile, i pneumatici erano molto più larghi. Ciò permise di ottenere molte vittorie.

Che ricordi ha di un altro modello stradale, la 2600 SZ?

Per la coupé 2600 realizzammo una coda tronca molto filante: portammo il prototipo al Salone di Torino del 1963. Poi, però, Busso volle intervenire e fu necessario fare delle modifiche. Ma il frontale era particolare perché, per la prima volta, potemmo impiegare, invece dei soliti fari tondi, i gruppi rettangolari introdotti dalla Citroën.

La 1300 GT Junior Z concluse il suo periodo di lavoro alla Zagato.

Nacque su richiesta di Giuseppe Luraghi che, al Salone di Torino del 1967, ci chiese di realizzare un versione speciale della GT Junior. La disegnammo partendo da due linee divergenti abbastanza tese, con una cupoletta tondeggiante superiore. Nel frontale misi due fari tondi, incorporati in un unico contenitore.

Nel suo periodo all'I.DE.A. Institute, lavorando per la Fiat mise mano anche all'Alfa Romeo 155?

L'ingegner Ghidella voleva disporre di elementi come il giro porta e il parabrezza uguali per

La 2600 SZ (Sprint Zagato, nella foto sotto) debutta, in veste definitiva, nel 1965: ha motore 6 cilindri di 2.6 litri con 145 CV e passo più corto rispetto alla versione della Bertone. In basso, la 155, nata nel 1992 per sostituire la 75

un intero gruppo di modelli. Il primo che disegnai fu la Lancia Dedra, che però fu preceduta dalla Fiat Tipo; poi fu la volta della Tempra. Una volta acquisita l'Alfa, Ghidella chiese di aggiungere uno scudetto alla Tempra, ma non bastava: ci fu concesso d'introdurre qualche modifica, come la scalfitura delle portiere che richiamava la linea della 164, un frontale allungato e la coda alta. Nonostante avesse lo stesso parabrezza, la 155 riuscì bene, anche dal punto di vista aerodinamico.

GIOACCHINO ACAMPORA

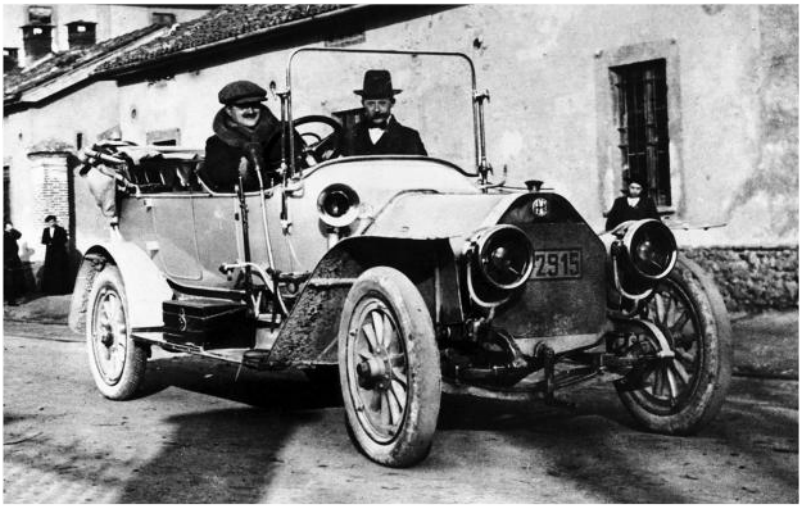
ELEGANZA E INNOVAZIONE

Dopo aver lavorato alla Zagato e cercato di riportare in vita la Touring, l'architetto Gioacchino Acampora ha rilanciato, nella prima metà degli anni 90, il marchio della carrozzeria Castagna, della quale ha ereditato gli archivi storici. La sua prima vettura, battezzata Vittoria e realizzata tra il 1993 e il '94, impiegava, non casualmente, una meccanica Alfa Romeo.

Quale peculiarità stilistica si può attribuire alle carrozzerie della Castagna?

Il linguaggio di Castagna è stato a lungo considerato classico, ideale per una clientela elegante e formale, in grado di apprezzare finiture di pregio e ricercatezza. Questa immagine deriva dalla notevole esperienza che l'azienda aveva maturato nel settore delle carrozze e dalle commesse provenienti dalle famiglie reali, a cui spesso dedicava la propria arte. In realtà, lo stile e la riconoscibilità degli esemplari usciti dall'atelier di via Montevideo erano il frutto di un mix tra la qualità e la capacità d'innovare: sono stati oltre 600 i brevetti posseduti o impiegati su licenza. La forte identità che ancora oggi rende riconoscibile le creazioni della Castagna è originata anche dall'aver ideato nuove tipologie di carrozze prima, di carrozzerie per automobili poi, coniugandole con i desideri dei clienti. Una produzione estremamente variegata, fatta di pezzi unici che spesso hanno segnato la storia dell'automobile: la prima vettura aereodinamica, la prima monovolume, la giardinetta, la spider. Per questo motivo, sovente Carlo ed Ercole Castagna venivano chiamati a pensare, disegnare e costruire, vestendoli di concetti originali, i gruppi telaio-motore delle case automobilistiche nate da pochi anni.

Gioacchino Acampora (nella pagina a fianco) ha rilanciato nel 1994 lo storico marchio della Castagna, alla quale si deve la carrozzeria delle prime Alfa Romeo, denominate 24 HP (sotto) e progettate da Giuseppe Merosi



Quali autotelai furono i più utilizzati dalla carrozzeria, soprattutto nel periodo fra le due guerre mondiali?

Nel caso dell'Alfa Romeo, praticamente tutti, visto che il sodalizio inizia già nel 1910 con la prima vettura del Portello, la 24 HP: l'ufficio tecnico della Castagna forniva progettazione e carrozzerie per ogni nuovo modello della Casa. Ci furono, però, telai che meglio di altri consentivano a Castagna di realizzare le sue consuete tipologie di carroz-

La 24 HP con carrozzeria torpedo allestita da Ercole Castagna (a destra), appartenente al Museo Storico Alfa Romeo: dal 1910 al 1913 vengono prodotti circa 200 autotelai di questo tipo

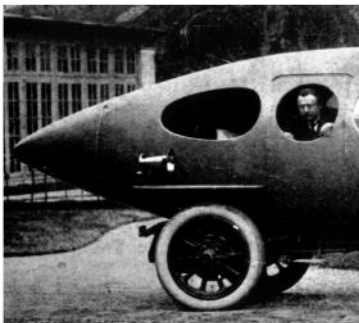
zerie per la propria clientela: in generale, quelli a passo lungo o dotati dei motori più potenti, come gli RL SS, i 6C 1750, i 1900 e i 6C 2300 B.

Dunque, ci fu un rapporto particolare tra la Castagna e l'Alfa Romeo?

La collaborazione cominciò addirittura prima che l'A.L.F.A. venisse costituita, quando, nel 1906, la Società Italiana Automobili Darracq si trasferì da Napoli a Milano, nella zona del Portello, e si mise a cercare un carrozziere che desse forma e interpretasse al meglio le potenzialità delle nude meccaniche d'importazione francese. Quando, nel 1910, esce il primo modello della Casa, Castagna ne declina il telaio in numerose interpretazioni, raccolte nel dépliant ufficiale.

Quali sono state, a suo parere, le Alfa Romeo Castagna più rilevanti?

L'Alfa Romeo nasce praticamente con la Castagna: tutti i costruttori, a quel tempo, si rivolgevano ai carrozzieri, perché quest'ultimi conoscevano meglio di loro il mercato e i gusti degli acquirenti. Quindi, ritengo fondamentale la 24 HP Torpedo, prima auto del Portello, che rese Castagna il carrozziere di riferimento della Casa per almeno una quindicina d'anni. Il modello più iconico, a mio parere, è l'aerodinamica realizzata per il conte Ricotti, sempre sulla base della 24 HP. A queste aggiungerei la RL SS destinata all'imperatore del Giappone.

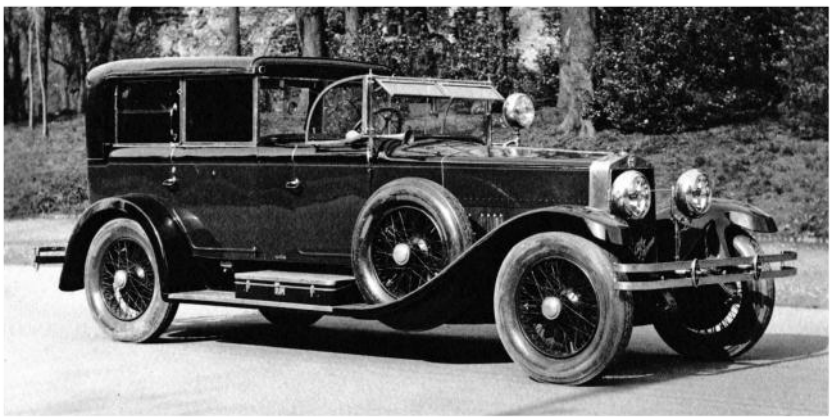


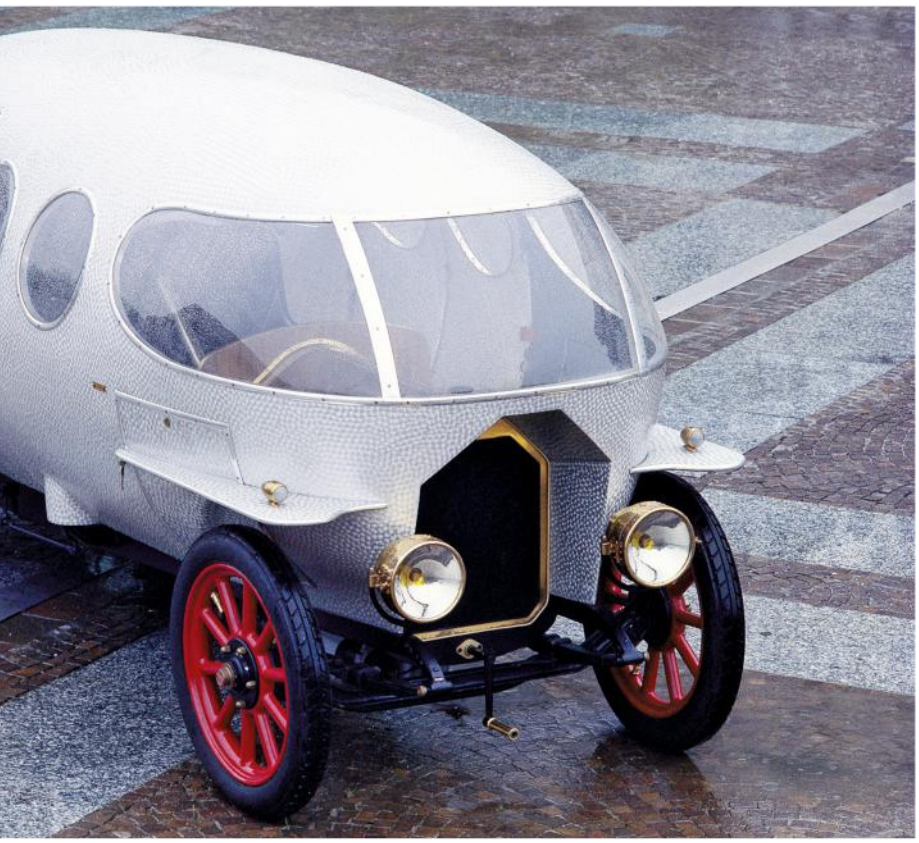
Che cosa rimase della Castagna, dopo la cessazione della sua attività?

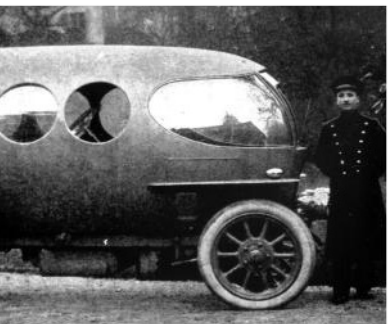
Contrariamente a quanto è stato scritto da molti, la Carrozzeria Castagna non ha mai interrotto la sua attività, proseguendola anche dopo il 1954 con un ufficio commerciale a Milano, in via Leopardi, gestito dal commendator Ercole e da suo figlio Carlo. La produzione, i macchinari e parte dell'archivio furono invece affidati al loro capofficina che, con alcuni operai, si trasferì da Venegono Superiore, nel Varesotto, alla zona di Crescenzago, nel Milanese. I tempi, però, erano cambiati e il supporto commerciale dei Castagna venne progressivamente meno. Ercole divenne responsabile delle perizie in campo automobilistico di una società di assicurazioni, Carlo continuò nell'impresa con l'aiuto del figlio Lele, per poi assumere il ruolo di responsabile

La Castagna realizza nel 1913 una carrozzeria aerodinamica per l'Alfa Romeo 40/60 HP per il conte Marco Ricotti: nelle foto in basso, la ricostruzione del 1974 della vettura, andata perduta

Una monumentale RL S Laundalet, carrozzata dalla Castagna nel 1924: questo autotelaio, con motore 6 cilindri in linea di 3 litri, è stato prodotto dal 1922 al '27 in oltre 2.600 unità







vendite della Mercedes-Benz. La carrozzeria si dedicò alle attività di trasformazione di veicoli commerciali e di riparazione. Nel 1994, vi trovai parte della documentazione e dei materiali che oggi custodisco.

Una delle prime vetture realizzate dopo la rinascita del marchio nel 1994 è stata la Vittoria, su base Alfa Romeo: che meccanica impiegava?

Fino a quel momento avevo lavorato alla Zagato e conoscevo bene le soluzioni utilizzate per il telaio e la meccanica della SZ dell'89. Per questo, iniziammo a lavorare basandoci su una 75 Milano, recuperata presso la concessionaria VAR di viale Palmanova. Alcuni meccanici e motoristi del Reparto corse Alfa Romeo, terminato il turno di lavoro in azienda, prepararono il motore e le parti meccaniche, con specifiche simili a quelle delle vetture che correvano nei campionati Turismo. La carrozzeria di alluminio fu disegnata prima

Grazie all'iniziativa di Gioacchino Acampora, la Castagna torna a realizzare automobili nel 1994, mostrando un approccio innovativo: a destra, la Vittoria, realizzata sulla base di un'Alfa Romeo 75 Milano

La Vittoria reinterpreta anteriormente, stilizzandolo, lo scudetto dell'Alfa, mentre la parte posteriore prevede la presenza di un diffusore regolabile per gestire al meglio il carico aerodinamico

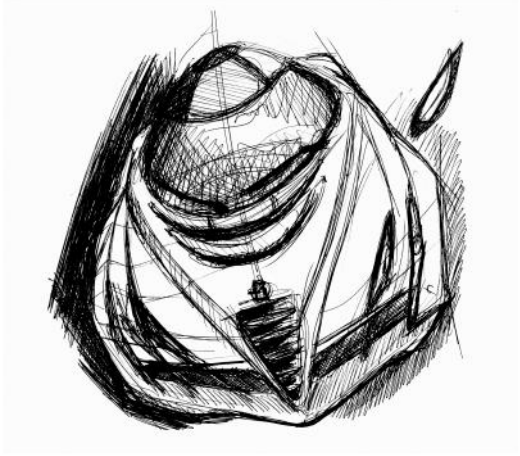
in scala e poi riportata al vero con sezioni e dime di controllo. Fu un'esperienza molto particolare, oggi irripetibile, nella quale le forme, come in passato, erano il frutto delle intenzioni dello stilista e dell'interpretazione del battilastra. Il telaio alleggerito e la struttura portante di tubi che sosteneva la carrozzeria furono creati da un abilissimo scoccaio, che aveva maturato esperienze alla carrozzeria Marazzi e alla Zagato. Le fiancate scendevano molto, per migliorare l'effetto suolo del fondo piatto: lo spoiler anteriore di carbonio, che integrava il trilobo, divideva i flussi d'aria destinati ai freni, al motore e al fondo stesso. Al posteriore, un estrattore regolabile, sempre di carbonio e integrato con il paraurti, consentiva di variare il carico aerodinamico. A completare il disegno della vettura era il gioco tra le parti verniciate di bianco magnolia e quelle di nero opaco e carbonio. Il motore, un V6 "Busso" montato anteriormente, era accessibile mediante un co-fango, che lo svelava interamente, facilitando ogni intervento dei meccanici e conferendo un ulteriore tocco di sportività, mentre l'accessibilità al bagagliaio avveniva dall'interno o attraverso il lunotto.

Anche la G.C. esposta al Salone di Ginevra del 2003 impiegava componenti dell'Alfa. Che cosa la caratterizzava?

Aveva un frontale a prua, ispirato agli anni 40, mentre la fanaleria anteriore e quella posteriore erano sottilissime e raccolte nelle pieghe e negli spigoli della carrozzeria. Della Vittoria conservava l'architettura, rivestita con una carrozzeria di fibra di carbonio, modellata però in 3D. Il posteriore manteneva l'estrattore e lo scarico centrale, ma la sportività non era gridata, grazie anche alla colorazione bicolore pastello crema-metallizzato champagne.

Oggi come interpreterebbe un'Alfa Romeo Castagna?

Il frontale a prua della G.C. (sotto), concept car esposta al Salone di Ginevra del 2003



La Centenario (sopra e, a sinistra, in uno schizzo) riprende nel 2010 le forme ovali della carrozzeria speciale realizzata per il conte Ricotti nel 1913

La mia idea di Alfa Romeo è legata alle 6C 2500 e alle magnifiche 8C 2900 Spider degli anni 30: non semplici automobili, ma auto uniche per viaggi unici. Vetture di una presenza scenica assoluta, in cui meccanica e carrozzeria costituivano un unicum privo di eccessi, ma capace di dar vita a una bellezza - per così dire - "imbarazzante". Alfa Romeo così Alfa Romeo da poter vivere anche facendo a meno della meraviglia del trilobo.

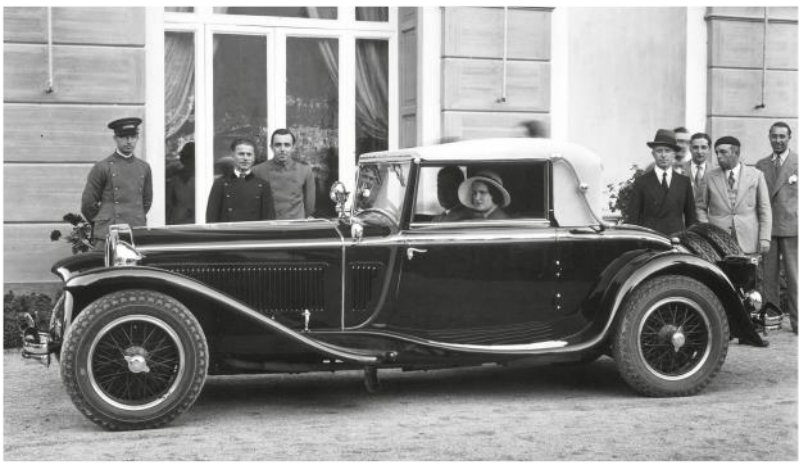
CASTAGNA

SPLENDIDE EREDI
DELLE CARROZZE

Più di un secolo di storia, dalle carrozze per le teste coronate alle automobili di rara raffinatezza costruite per i maharaja indiani e alle lussuose coupé, che suscitano l'apprezzamento anche di Gabriele D'Annunzio. Spesso si dice che i primi carrozzieri altro non fossero che esperti di veicoli a trazione animale, riconvertiti nell'allestimento dei nuovi mezzi capaci di locomozione autonoma: ciò è più che mai vero nel caso della Castagna, le cui origini risalgono al 1849, quando ancora a Milano si piangevano le vittime delle cinque giornate d'insurrezione contro il dominio austriaco.

È allora, infatti, che Carlo Castagna, rilevando la bottega Ferrari, a sua volta erede della Mainetti&Orseniga, avvia in via San Celso la sua attività di costruzione e manutenzione di carrozze, destinate alle famiglie reali europee e alla ricca borghesia milanese (tra i suoi clienti figurava anche Alessandro Manzoni). Con l'irrompere sulla scena delle automobili, Castagna non si fa cogliere di sorpresa: i costruttori, non disponendo delle conoscenze necessarie, si limitano infatti a realizzare gli autotelai e demandano il compito di completarli a officine specializzate nell'allestimento di carrozzerie. L'atelier milanese riceve le prime richieste dall'importatore italiano dei quadricicli Benz, iniziando una serie di realizzazioni che s'interromperà - parzialmente, come abbiamo visto nelle pagine precedenti - soltanto nel 1954. La clientela resta di rango: del 1905, per esempio, è una Fiat 24 HP Triple Phaeton destinata alla regina Margherita, mentre nel 1913 è il conte Marco Ricotti a farsi costruire, sulla base di un'Alfa Romeo 40/60 HP, la celebre vettura aerodinamica, ispirata alla forma di una goccia d'acqua e capace di sfiorare i 140 km/h.

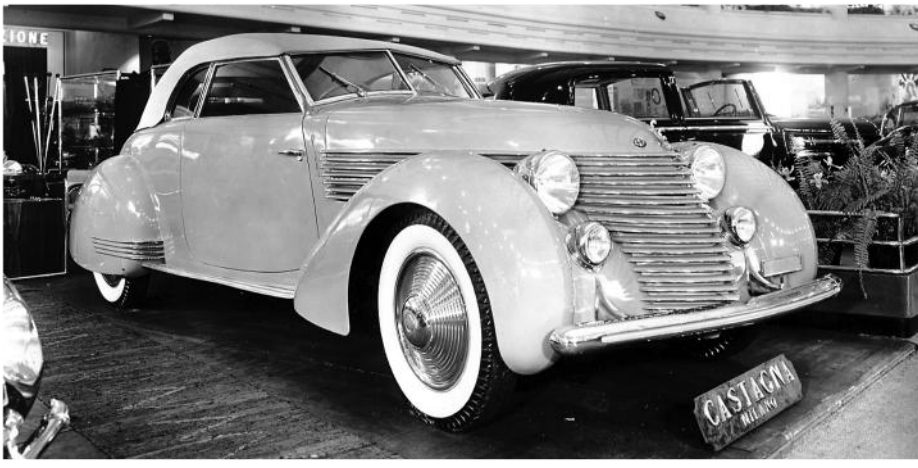
Carlo Castagna muore prematuramente nel 1915, ma l'attività dell'atelier che lascia



Due esemplari di 6C 1750 GTC carrozzati dalla Castagna: nella pagina a fianco, quello del 1931, oggi appartenente al Museo Nicolis di Villafranca di Verona. A destra, quello vincitore della Coppa d'Oro al Concorso di eleganza di Villa d'Este del '32

Questa RL Super Sport del 1925 (a destra), che oggi fa parte della collezione del Museo Storico Alfa Romeo, venne probabilmente costruita, con una carrozzeria di alluminio lavorato, per conto di un maharaja indiano

non langue: alla fine della Prima guerra mondiale, nel nuovo stabilimento milanese di via Montevideo, il figlio Ercole, che ha rilevato la direzione dell'azienda, può contare su 400 operai, in grado di costruire un centinaio di automobili l'anno, disegnate con la collaborazione del fratello Emilio, spirito artistico diplomatosi all'Accademia di Brera. Ci sono tutti gli ingredienti per dare vita a vetture prestigiose, eleganti, ricercate.



A sinistra, una 6C 1750 Gran Sport del 1934. A destra, dall'alto: una coupé 6C 2500 del 1952; il figurino della 6C 2000 Gazzella, studiata dai tecnici dell'Alfa Romeo durante la Seconda guerra mondiale

A sinistra, una 2300 B del 1937. Attorno a quegli anni, molti carrozzieri realizzano frontali aerodinamici "a prua": la Castagna, attenta al mercato americano, trae ispirazione, per questo esemplare, da un modello della Cord denominato 810

DOPPIA PERSONALITÀ

Segni distintivi delle automobili carrozzate dalla Castagna (Fiat, Isotta Fraschini, Lancia, Mercedes, immancabili Alfa Romeo) sono da un lato l'eleganza, dall'altro l'attenzione per l'innovazione e la ricerca aerodinamica. Il rapporto con la Casa del Portello risale addirittura alle sue origini, con il completamento nel 1910 dei primi autotelai 24 HP; del 1925 è, invece, l'originale RL Super Sport, la cui meccanica è considerata uno dei capolavori del progettista piacentino Giuseppe Merosi. Dotata di una preziosa carrozzeria di alluminio lavorato, fu costruita probabilmente per un nobile indiano ed è stata ritrovata in Pakistan nel 1965. Da allora, fa parte della collezione del Museo Storico Alfa Romeo.

Degne di nota sono anche le interpretazioni della Castagna della più sportiva meccanica 6C 1750 Gran Sport e Gran Sport Compressore della prima metà degli anni 30: meno estreme delle corrispondenti Zagato, che riscuotono successi soprattutto nelle competizioni, risultano di grande eleganza, sia nelle versioni spider a due posti (come l'esemplare del '31 di queste pagine, appartenente al Museo Nicolis) sia in quella Torpedo, allestita nello stesso anno. Più ispirata al linguaggio stilistico delle coeve vetture americane (per esempio, le Cord) è invece la lettura che Castagna dà nel 1937 della 6C 2300 B.

Il rapporto con la Casa del Portello non s'interromperà neppure durante la Seconda guerra mondiale, come dimostra la realizzazione dell'originale prototipo 6C 2000, conosciuto con il nome di Gazzella. La vettura viene, infatti, progettata dai tecnici della Casa, trasferitisi sul Lago d'Orta per sfuggire ai bombardamenti che non risparmiano il Portello. Pensata con soluzioni tecniche d'avanguardia (motore bialbero 6 cilindri 2 litri, cambio in blocco con il differenziale, sospensioni indipendenti con barre di torsione trasversali), viene rivestita con una carrozzeria aerodinamica, a 2 o 4 porte, con ruote carenate. L'unico esemplare costruito è opera della Castagna.

GIOVANNI BIANCHI

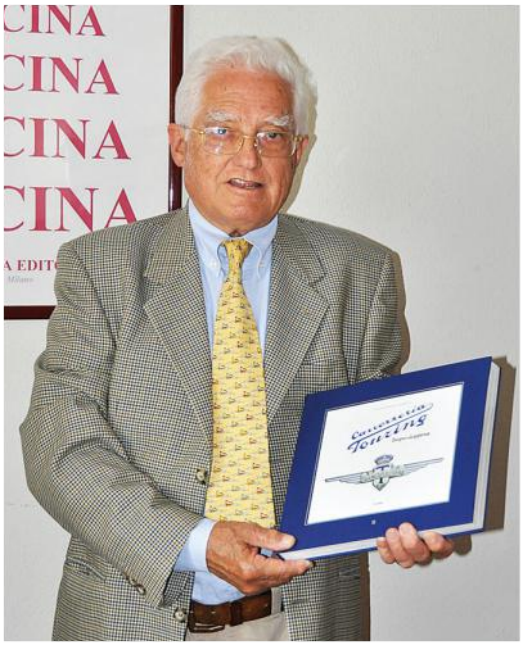
ANDERLONI

IL SUO SEGRETO ERA LA LEGGEREZZA

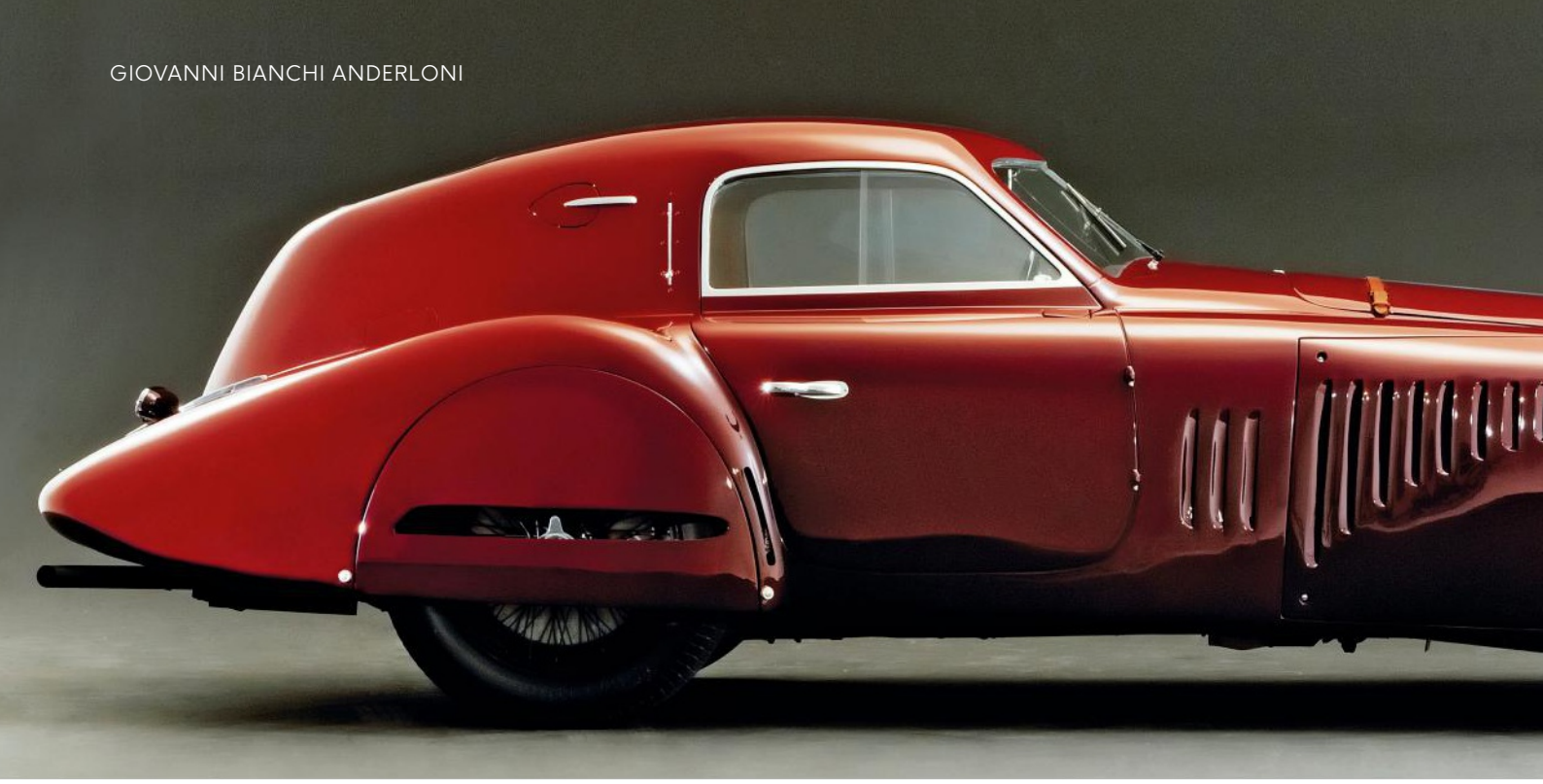
Figlio di Carlo Felice e Anna Solera e nipote di Felice, fondatore della Carrozzeria Touring nel marzo del 1926 con l'amico avvocato Gaetano Ponzoni, l'ingegner Giovanni Bianchi Anderloni è oggi conservatore del registro ufficiale dell'azienda milanese, nonché memoria storica di uno dei più prestigiosi atelier italiani.

Quanto ha inciso, a suo parere, la storica collaborazione con la Touring sull'evoluzione del design di una Casa come l'Alfa Romeo?

Credo che l'influenza della Touring sia stata notevole, soprattutto prima della Seconda guerra mondiale e fino ai primi anni 50. Successivamente, con il boom economico, l'Alfa si è invece avvalsa di molti altri carrozzieri. Nel periodo precedente il conflitto, la Touring, forse anche in virtù della vicinanza delle rispettive sedi (a Milano si trovava in via Ludovico di Breme, poco lontano dal Portello), aveva con l'Alfa rapporti privilegiati. Mio nonno Felice, che era avvocato ma dedicava tutta la sua attenzione alle auto, aveva corso con l'Isotta Fraschini e la Peugeot, vincendo due edizioni della Coppa delle Alpi. Poi era sempre rimasto in contatto con l'ambiente dello sport e con i piloti più famosi. Da questo mondo aveva tratto la convinzione sintetizzata nel suo motto: «Il peso è il nemico e la resistenza dell'aria l'ostacolo». Per essere veloci, le auto dovevano essere leggere e aerodinamiche. Così, quando quest'ultima scienza era ancora semisconosciuta, aveva condotto approfonditi studi in materia, appoggiandosi al Politecnico di Milano e alla Breda, che disponevano di gallerie del vento e, alla fine, realizzandone, poco prima della guerra, una propria, distrutta dai bombardamenti. Seguendo questa filosofia, costruì sempre vetture leggere, inizialmente applicando il cosiddetto sistema Weymann, per esempio sulle Alfa Romeo 6C 1750 e 8C 2300 destinate alla Mille Miglia. Questa impostazione ha finito per guidare molte scelte dell'Alfa, al punto che, in certi momenti, la Touring è stata identificata co-



Nipote di Felice, fondatore della Touring, e figlio di Carlo Felice, Giovanni Bianchi Anderloni (a destra, con i volumi che ha dedicato alla carrozzeria di famiglia) è oggi conservatore del registro consacrato alle auto dell'atelier milanese: veri gioielli come l'Alfa Romeo 8C 2900 Le Mans (a sinistra)



La linea filante della 8C 2900 allestita per la 24 Ore di Le Mans del '38 (sopra) rivela l'importanza degli studi aerodinamici condotti dalla Touring. A destra, la 6C 2300 B Berlinetta, quarta alla Mille Miglia del 1937 con Boratto e Guidotti

me il Centro stile del Portello. Ma non era vero, perché la Casa disponeva di un proprio staff dedicato al design. In ogni caso, a mio nonno, negli anni del conflitto mondiale, si deve la trasformazione graduale del vecchio muso con il radiatore nella nuova calandra con lo scudo e le prese d'aria laterali, che è diventato un segno distintivo dell'Alfa Romeo dal 1941 fino a giorni nostri.

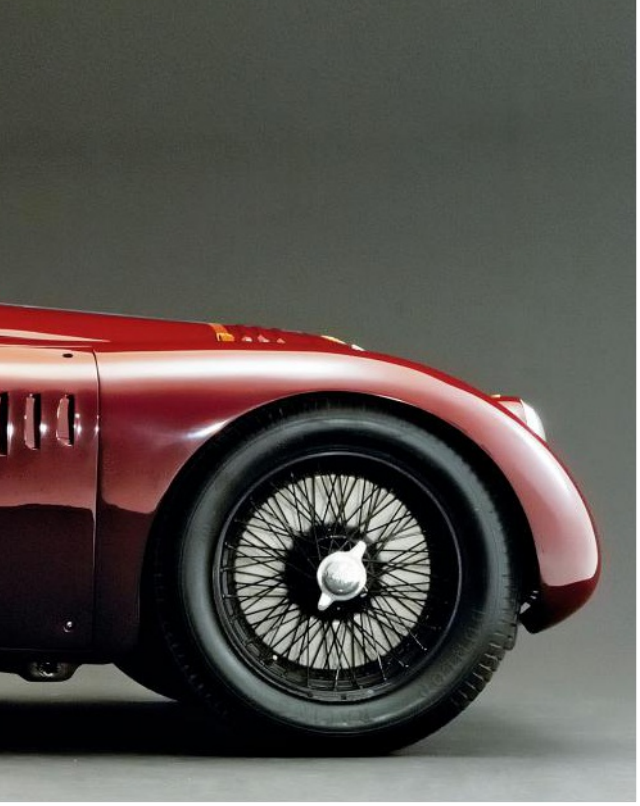
Era forte la richiesta di personalizzazione delle vetture commissionate dai clienti alla Touring?

Certamente, anche perché, fin quasi alla Seconda guerra mondiale, i clienti compravano dalla Casa solamente il telaio, che poi facevano allestire da un carrozziere di fiducia. Inoltre, molti acquirenti della Touring erano persone di una certa notorietà. Nei primi anni 30, per esempio, mio nonno realizzò una cabriolet speciale con meccanica della 6C 1900 per Giovanni Lurani *(conte, esploratore, pilota, fondatore della Scuderia Ambrosiana, ndr)*, che seguì da vicino la realizzazione della sua auto. Un altro cliente importante fu il pilota Franco Cortese, specialista del circuito di Pescara, dove vinse con la 6C 2300 chiamata inizialmente Aternum (antico nome della città), poi diventata Berlinetta Touring Pescara proprio in seguito al successo da lui ottenuto con Severi alla 24 Ore abruzzese del 1934. Come non ricordare, poi, Enzo Ferrari, conosciuto da mio nonno quando faceva correre le Alfa Romeo con le insegne del Cavallino rampante? A un certo punto, Ferrari gli mandò il regolamento della 24 Ore di Le Mans del 1938, chiedendogli di realizzare un'auto con le specifiche di quella gara. Nonno Felice, sulla base della 8C 2900 Berlinetta, realizzò rapidamente quella splendida vettura *(guidata da Sommer e Biondetti, fu costretta al ritiro da un guasto dopo 219 giri, quando ne aveva 14 di vantaggio sulla seconda in classifica, ndr)*.

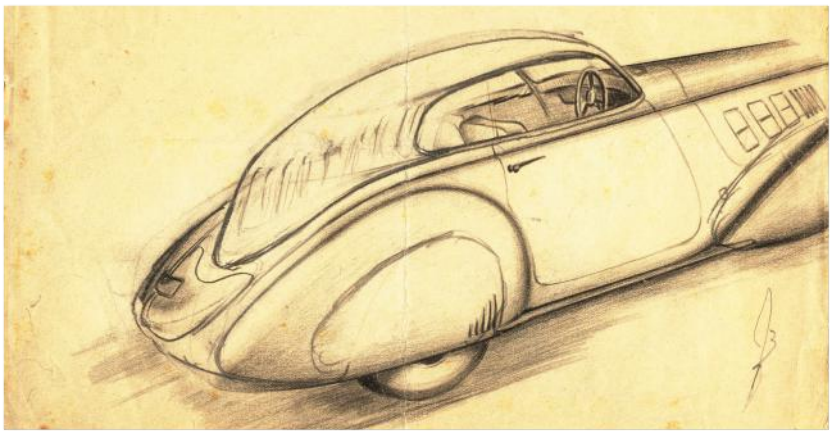
Il legame fra la Carrozzeria Touring, l'Alfa Romeo e le corse fu dunque sempre molto stretto.

Era inevitabile, se si considerano il passato da pilota di mio nonno e il fatto che già

A fianco, Carlo Felice Bianchi Anderloni al tavolo da disegno alla fine degli anni 50; più a destra, il padre Felice, ritratto con Giovan Battista Pinin Farina (a sinistra nell'immagine)



Uno schizzo autografo di Felice Bianchi Anderloni della coda con ruote carenate della 8C 2900 Le Mans

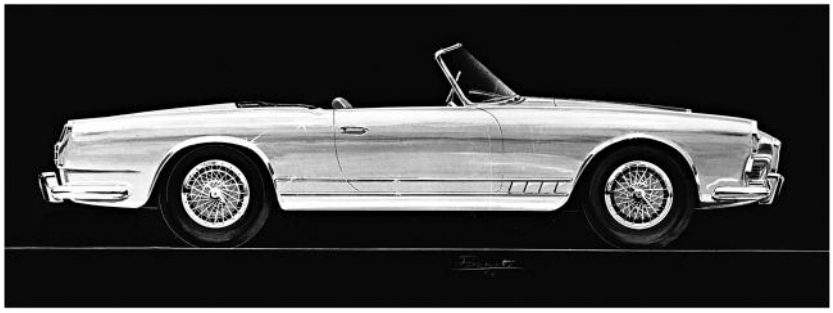


nel 1926 avesse rilevato, insieme con il suo socio Gaetano Ponzoni (anche lui avvocato, ma destinato a occuparsi dell'amministrazione della Touring), la carrozzeria milanese Falco, che apparteneva a Vincenzo Ascari, fratello di Antonio e zio di Alberto. Ritroveremo Alberto al volante della prima auto costruita da Ferrari, la Auto Avio Costruzioni 815, a sua volta dotata di una carrozzeria della Touring.

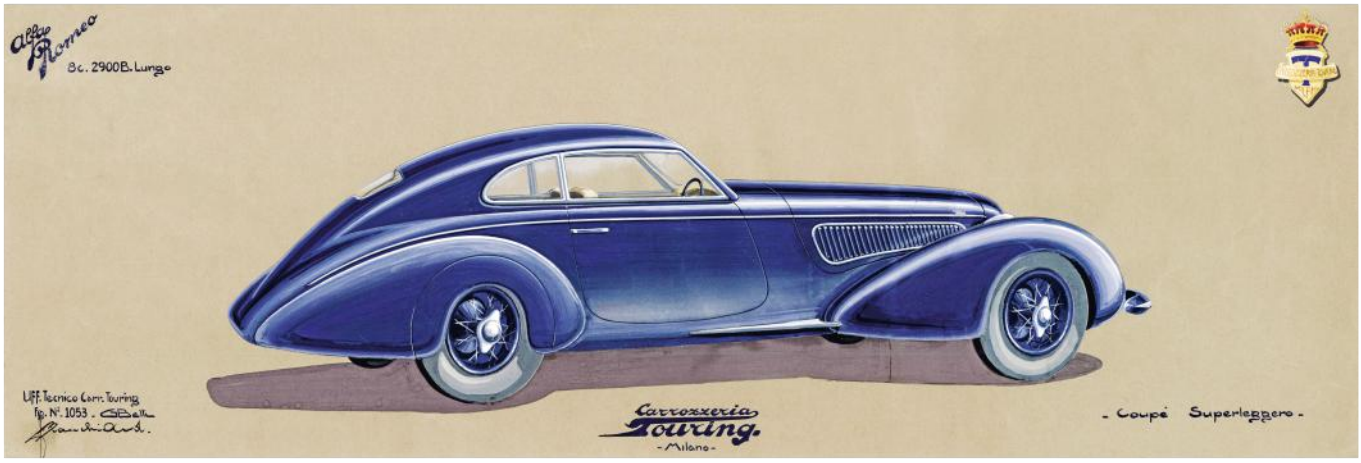
Patrimonio specifico della Touring era la costruzione con la tecnica detta Superleggera. Ne ricorda l'origine?

Era il frutto degli studi di mio nonno in tema di leggerezza e di aerodinamica, sfociati nella prima vettura costruita con questo sistema costituito da tubi sottili di acciaio, fissati al telaio e rivestiti con pannelli di alluminio sagomati e rivettati. Si trattava proprio di un'Alfa Romeo, la 6C 2300 B Berlinetta del 1937, che arrivò quarta alla Mille Miglia di quell'anno con Boratto e Guidotti, vincendo la sua categoria. I dirigenti del Biscione erano dubbiosi sulla re-

Il figurino originale del designer Rodolfo Bonetto per la 2000 Spider Touring, prodotta dal 1957 al '61



Della 2000 Spider Touring (a destra), con motore 2 litri da 112 CV, vengono realizzati in tutto 3.459 esemplari



sistenza di questa struttura così leggera, ma mio nonno scommise che, se la macchina fosse arrivata senza problemi da Brescia a Roma, avrebbero dovuto sottoscrivere un contratto. L'auto, invece, terminò l'intera gara, con un buon piazzamento e con grande soddisfazione di tutti.

Chi lavorava al disegno di questi progetti, oltre a suo nonno e suo padre?

Devo dire che la Touring non si è mai avvalsa di designer o di specialisti esterni per la progettazione delle proprie vetture. Dalle mie ricerche risulta che in un solo caso il figurino venne disegnato da un collaboratore esterno: quello dell'Alfa 2000, opera di Rodolfo Bonetto. Altrimenti, mio nonno e mio padre hanno impiegato per tantissimi anni dei fedelissimi disegnatori, che chiamavano visualizzatori. Persone molto abili nel tradurre le loro idee in figurini, destinati poi a essere trasformati su grandi tavoli da disegno nei piani di forme necessari a costruire i mascheroni. Prima della guerra, ricordo che i migliori visualizzatori erano Seregni e Belli; dopo il conflitto venne assunto, ancora giovanissimo, Federico Formenti, cognato di un altro abile figurinista, il capo disegnatore Aquilino Gilardi, che già lavorava alla Touring e che morirà d'infarto proprio mentre era all'opera.

Sopra, dall'archivio di Giovanni Bianchi Anderloni, il figurino realizzato per la coupé 8C 2900 B Lungo, detta così per il passo portato da 2,80 a 3 metri: vettura di grande prestigio, monta un 8 cilindri in linea di 3 litri con 180 CV e può raggiungere i 185 km/h

Sopra e a fianco, la Touring Disco Volante Superleggera del 2012, rilettura di un celebre modello degli anni 50 realizzata dalla rinata carrozzeria con meccanica dell'Alfa Romeo 8C Competizione

Che cosa pensa dei più recenti tentativi di rilanciare il marchio Touring e le sue attività?

Già negli anni 80 mio padre aveva fondato una società per rilanciare l'attività con i fratelli Marazzi, proprietari dell'omonima carrozzeria, con i quali aveva collaborato a lungo, cedendo loro, in mancanza di propri capitali, la metà dei diritti che ancora deteneva sui marchi Touring e Superleggera. Tra gli scopi dell'azienda c'era anche quello di produrre, insieme con la Maggiore, che poi l'ha effettivamente realizzata a Chivasso negli stabilimenti che erano stati della Lancia, la spider Fiat barchetta del 1994; l'operazione non andò però a buon fine e il marchio Touring non venne mai utilizzato per quelle vetture. Mio padre, poco prima di mancare nell'agosto del 2003, cedette tutti i suoi diritti ai fratelli Marazzi. Nel 2006 si è rifatto avanti un industriale belga, con il quale c'erano già stati dei colloqui negli anni 90, che ha rilevato i marchi e ha iniziato a realizzare in piccolissime serie vetture che reinterpretano in chiave moderna il linguaggio stilistico della Touring. Una delle più riuscite, a mio parere, è la rilettura sia della versione coupé sia di quella spider della famosa Alfa Romeo Disco Volante, realizzata nel 1952 sul telaio della 1900 C. Mi sembra che questa rinascita della Touring sia un'operazione riuscita, almeno per alcuni dei modelli visti finora.

TOURING

DAL CLASSICISMO AI DISCHI VOLANTI

Quanto sia stato stretto il legame tra la Touring e l'Alfa Romeo lo dimostra anche il fatto che Carlo Felice Bianchi Anderloni, una volta messa fine all'avventura della sua carrozzeria nel 1966, nel maggio seguente, su invito del presidente Giuseppe Luraghi, viene assunto dalla Casa milanese. I suoi ruoli sono quelli di vicepresidente della Di.Pre.Car. (la Direzione Progettazione Carrozzeria) e di direttore dell'Ufficio stile. In queste vesti, Carlo Felice ha modo di collaborare con l'allora responsabile del design Giuseppe Scarnati, padre, tra le altre, della berlina Giulietta, ma da alcuni dipinto anche come uomo poco propenso alla collaborazione. Sotto la guida di Ivo Colucci, direttore della Di.Pre.Car., la Casa milanese realizza in quegli anni modelli importanti come l'Alfetta e la nuova Giulietta e delibera progetti successivi, dalla 33 alla 75. A Bianchi Anderloni viene ascritto anche il merito di aver contribuito a dar vita al Museo di Arese, inaugurato nel '76, e al Centro documentazione, contenente il prezioso Archivio storico. Diventato direttore della Di.Pre.Car e dell'Ufficio stile nel '77, Carlo Felice conserva queste posizioni fino al raggiungimento dell'età pensionabile nell'81.

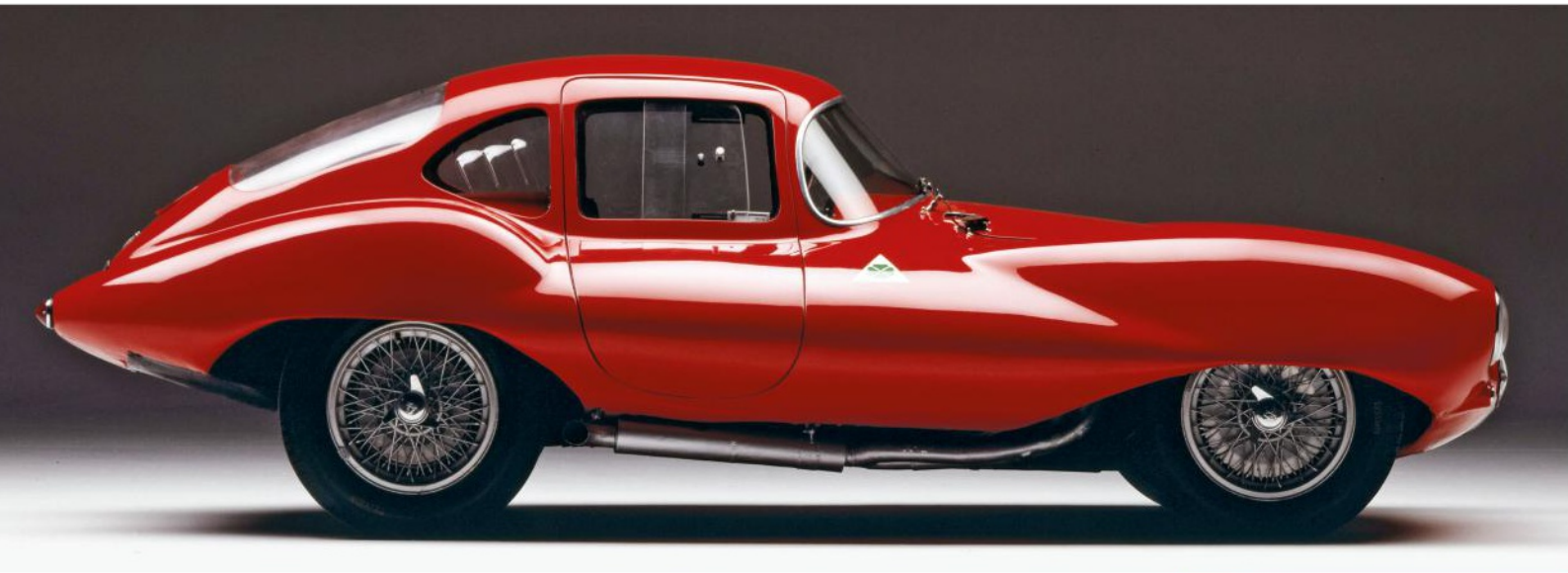
La 6C 1750 Gran Sport Flying Star (a sinistra), allestita nel 1931, è l'esempio più riuscito dello stile detto "stella cometa" della Touring; sotto, la vettura con la proprietaria Josette Pozzo e il trofeo vinto al Concorso d'eleganza di Villa d'Este

STELLA COMETA

Tra le innumerevoli realizzazioni dell'atelier milanese che hanno avuto come punto di partenza autotelai provenienti dalla vicina fabbrica del Portello si annoverano veri capolavori. Come definire diversamente, per esempio, la celebre 6C 1750 GS Flying Star, vincitrice dell'edizione del '31 dell'altrettanto noto Concorso di eleganza di Villa d'Este? Una soluzione stilistica nata, come ricorda Giovanni Bianchi Anderloni nel suo volume "Carrozzeria Touring Superleggera" (Fucina, 2016), forse come «un'esercitazione stilistica tra le tante» o magari «su specifica richiesta di Giuseppe Matteucci, un facoltoso connaisseur genovese», acquirente di altre vetture carrozzate dalla Touring.

Di Flying Star, anche con meccanica Isotta Fraschini, ne vengono realizzate diverse, accomunate da soluzioni come l'eliminazione delle pedane laterali, la fluidità sinuosa delle fiancate, la leggerezza visiva dei parafanghi, la coda che richiama - da cui il nome - le forme di una cometa. La 6C 1750 GS realizzata secondo questi canoni per la facoltosa Josette

Un altro dei capolavori della Touring è la 6C 2500 Super Sport (a destra), conosciuta come Villa d'Este per la vittoria ottenuta nel settembre del 1949 all'omonimo Concorso di eleganza che si tiene a Cernobbio (CO): il lungo cofano cela un 6 cilindri in linea di 2.5 litri con 105 CV



Pozzo, modella e socialite ante litteram, costituisce però la punta più alta del linguaggio espressivo Flying Star, poi ripreso con minor efficacia su altri esemplari, come una Fiat 522 C destinata a un commerciante maltese.

A Villa d'Este è legato un altro dei più riusciti esempi di stile della Touring, la 2500 SS allestita nel 1949 proprio per partecipare al Concorso d'eleganza di Cernobbio, dal quale, dopo la vittoria, prenderà il nome. Coupé di sublime eleganza, costituisce una

Nella pagina a fianco, la linea e alcuni dettagli della versione coupé della C52 1900 Disco Volante, realizzata dalla Touring nel 1953

Sotto, la stupefacente forma lenticolare della C52 1900 Disco Volante Spider Touring del 1952, con telaio tubolare e sezione ogivale

delle prime opere di Carlo Felice Bianchi Anderloni, da poco privo della guida del padre scomparso l'anno precedente, affiancato dall'abile disegnatore Federico Formenti: nella difficile ripresa post-bellica, l'Alfa Romeo, dispone di una sola meccanica, quella basata sul 6 cilindri con cubatura portata da 2.3 a 2.5 litri poco prima dello scoppio del conflitto. Su questo telaio, la stessa Alfa e diversi carrozzieri (Pinin Farina, Boneschi) realizzano le prime vetture del dopoguerra, ma è l'interpretazione della Touring la più felice. Questa coupé, infatti, costituisce il punto di arrivo dell'evoluzione avviata nel decennio precedente con numerosi esemplari di 6C 2300 e 2500, frutto di costanti affinamenti stilistici: ha però le sembianze di una vettura inedita, «più bassa, più scattante, in grado di proporre un nuovo discorso molto ampio», come scrive Giovanni Bianchi Anderloni, grazie a soluzioni come il padiglione ribassato, la fiancata arrotondata verso il basso e la plastica integrazione dei parafanghi nella fiancata stessa.

Gli anni 50 vedono l'Alfa Romeo assumere invece una dimensione industriale, che le fa abbandonare il ruolo prestigioso ma poco redditizio di produttore elitario per affrontare quello che oggi chiameremmo il mass market. Il passaggio viene segnato dalla nascita di un nuovo modello, la berlina 1900, che si propone con caratteristiche e prezzi alla portata della borghesia emergente.

Ciò non impedisce ai carrozzieri di realizzarne raffinate interpretazioni cabriolet e coupé (tra le quali le più riuscite recano la firma proprio della Touring) e modelli da competizione. Per quest'ultimo scopo nascono, nel 1952 e nel '53, le versioni Spider e Coupé della 1900 C52 dette, per le loro linee strabilianti, Disco Volante. Anche se non hanno una vera carriera sportiva, queste vetture sono destinate a suscitare scalpore per la loro speciale forma lenticolare, frutto di studi aerodinamici accurati. Le esigenze agonistiche di alcune gare porteranno, poco dopo, anche a una rivisitazione della carrozzeria, meno originale e definita, per le sue peculiarità, "a fianchi stretti".

PAOLO
PININFARINA

QUEL CAPOLAVORO CHIAMATO DUETTO

Torinese, ingegnere, figlio di Sergio e nipote di Giovan Battista "Pinin", Paolo Pininfarina lavora nell'azienda di famiglia dal 1982 e la presiede dal 2008, dopo aver guidato per un trentennio la Pininfarina Extra, società specializzata in design industriale.

Il 2020 segna i 90 anni dalla nascita della Pininfarina e i 110 da quella dell'Alfa Romeo. Quanto è stata importante la Pininfarina nelle pagine di storia dell'Alfa Romeo? E, viceversa, quanto ha contato l'Alfa Romeo, nelle vicende della Pininfarina?

L'Alfa Romeo per noi è stata importante, ma forse un po' meno di altri marchi italiani. Questo innanzitutto perché l'Alfa ha sempre goduto, dal punto di vista dello stile, di una grande vivacità progettuale interna; poi, perché si è spesso avvalsa di differenti collaborazioni, senza stabilire un rapporto privilegiato con qualcuno, come con noi invece ha fatto, almeno fino a un certo momento, la Lancia. Rispetto all'Alfa, la Pininfarina ha avuto piuttosto un ruolo di stimolo, quasi di provocazione: è come se la Casa milanese fosse venuta a cercarci in alcuni momenti, in cui aveva bisogno di prodotti nuovi, ma senza una vera continuità. Per noi, direi che l'aspetto più importante di questo rapporto è costituito dalla storia industriale delle spider, dalla Giulietta a tutte le versioni della Duetto, fino a quelle più recenti: modelli che hanno rappresentato numeri davvero significativi per un'azienda come la nostra.

Paolo Pininfarina, classe 1958, ingegnere, è presidente dell'azienda dal 2008. A destra, l'Alfa Romeo Spider 1600 Duetto, detta "Osso di seppia" per la forma particolare della sua coda: è considerata uno dei capolavori della carrozzeria

La Giulietta Spider (a sinistra), presentata a Milano nel 1955, nasce anche su richiesta dell'importatore americano Max Hoffman. A destra, il prototipo 6C 3000 CM Superflow IV del 1960, fonte d'ispirazione per la Spider 1600 Duetto (sotto)

Giulietta Spider e Duetto sono universalmente considerate auto iconiche. A suo parere, hanno lasciato un'impronta indelebile su tutto il car design?

È vero, sono icone straordinarie degli anni 50 e 60 e la Duetto è uno dei capolavori dello stile italiano. Come lo è stata, in un'altra epoca, la 164. Sono vetture importanti, ma in un "paniere" ampio di modelli dell'Alfa Romeo, non sempre firmati dalla Pininfarina.

In un libro ("Pininfarina" di Decio Giulio Riccardo Carugati, Electa, 1999) è riportata una frase di suo padre Sergio, che ricorda come per suo nonno Battista «la Lancia fosse la moglie, mentre la rombante Alfa Romeo era quasi un'amante», tanto da «condividere un certo senso di colpa quando insieme si recavano a Milano». Si ritrova in queste affermazioni?

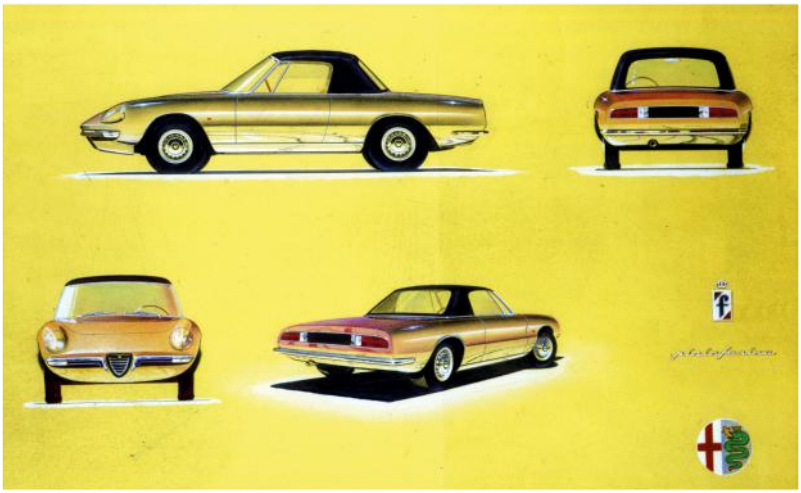
È un'affermazione particolare, ma ha senso. Il rapporto con la Lancia è stato quasi un matrimonio, tanto che la Pininfarina è nata con il suo supporto nel 1930 e la relazione è andata avanti fino alla seconda metà degli anni 90 con la k Station Wagon. Invece, il rapporto con l'Alfa è stato, non dico clandestino, ma più episodico, anche perché altri

designer, come Bertone e Zagato, hanno realizzato modelli fondamentali per la Casa milanese. In effetti, quando mio padre andava ad Arese, forse un po' di senso di colpa doveva provarlo, anche perché c'era qualche sovrapposizione di modelli: penso alla Giulietta Spider come a una declinazione più accessibile dell'Aurelia B24…

Anche se all'epoca era ancora un bambino, ha dei ricordi particolari del nonno "Pinin"?

Abbiamo nella nostra collezione una Giulietta del 1963 che, in realtà, è una Giulia alterata con il cofano della Giulietta, perché mio nonno si divertiva a modificare continuamente le macchine per migliorarle. Nei miei vaghi ricordi c'è l'immagine del nonno che arrivava a casa con quell'automobile… Era una di quelle che usava ogni tanto, anche se lo rivedo più spesso al volante di qualche Ferrari. Del resto, era un pilota talentuoso e brillante, capace di far segnare un record di categoria nella Aosta-Gran San Bernardo. Smise di correre nel 1922, quando mia nonna la pose come condizione essenziale per poterla sposare…

Quali sono, tra le Alfa Romeo firmate dalla Pininfarina, le sue preferite?



Credo che la Duetto sia qualcosa d'irripetibile: la sua storia industriale è durata ancor più a lungo di quella della Fiat 124 Spider, anche se ne sono state vendute di meno (la produzione è stata di circa 150 mila esemplari), ma nell'arco di 26 anni. È stata un'auto molto longeva, che aveva ancora un mercato nel 1992. E non dimentichiamo che era frutto di un progetto concepito addirittura nel 1960, quello del prototipo Superflow. Credo che lo stile della Spider sia stato realizzato intorno al '62, poi è seguita la fase dell'industrializzazione che ha portato alla produzione di serie all'inizio del '66. Per me, la Duetto esprime l'insieme di tutti i valori più significativi dello stile Pininfarina, ovvero: l'essenzialità, la semplicità, la leggerezza, la purezza.

Nel corso dei decenni, l'Alfa Spider subisce numerose evoluzioni, pur mantenendo la felice impostazione iniziale. Qui sopra, i figurini Pininfarina della versione 1750 Veloce con la cosiddetta coda tronca del 1969; in alto, l'ultimo restyling del 1990

La concept 2uettoottanta (a destra, a sinistra, e sotto, in uno schizzo) celebra il centenario della nascita dell'Alfa Romeo; in basso, Sergio Pininfarina con (da sinistra) i figli Lorenza, Paolo e Andrea (scomparso nel 2008) con il prototipo Alfa Romeo Dardo del 1998

Alla Pininfarina hanno lavorato innumerevoli designer di talento: ne ricorda in particolare qualcuno?

La mia vita in azienda è iniziata con la 164, che esce nel 1987 ma che è stata disegnata nell'82-83, cioè nel periodo in cui avevo da poco terminato gli studi universitari: mi ricordo che Enrico Fumia lavorò al progetto, che ha fatto la storia dell'Alfa Romeo di quegli anni, diventando una delle berline italiane più belle di tutti i tempi. Ma voglio ricordare anche altri designer di assoluta eccellenza che hanno lavorato alla Pininfarina, come Franco Martinengo e Aldo Brovarone: il primo più nel ruolo di indirizzo e supervisione, il secondo per l'operatività; entrambi autori della Duetto insieme con mio nonno, che interveniva direttamente sul mascherone della vettura, trasformando la Superflow nella Spider che conosciamo. Veri maestri di stile.

Presentata al Salone di Ginevra del 2010, la 2uettoottanta si propone come una rilettura delle classiche spider Alfa Romeo con linee affilate e i rollbar racchiusi nelle gobbe posteriori. Il motore è il 4 cilindri 1.750 turbo da 200 CV

Nel 2010 avete realizzato la concept 2uettoottanta, tributo alla Duetto, agli 80 anni della vostra storia e ai 100 di quella dell'Alfa. Era un progetto realizzabile in serie?

La 2uettoottanta costituiva un importante riconoscimento alla nostra collaborazione con l'Alfa: un'esercitazione di stile realizzata in autonomia, ma che Lorenzo Ramaciotti, all'epoca a capo del design Fiat, aveva seguito già in corso d'opera. Nella concept si ritrovano il Dna della Pininfarina, quelli dell'Alfa e della Duetto: sono fiero di poter dire che è stata la prima concept da me presentata a un Salone, a Ginevra. Poteva essere prodotta anche con il nostro marchio: all'epoca era allo studio l'operazione con la Mazda che poi ha partorito la nuova Fiat 124 Spider, inizialmente pensata come Alfa. La 2uettoottanta avrebbe potuto costituire una suggestione per questo sviluppo, che però ha poi preso un'altra strada.

Come s'immagina un'ipotetica Alfa Romeo-Pininfarina del futuro: elettrica, a idrogeno, a guida autonoma?

La Pininfarina ha fatto una scelta di campo netta sulla mobilità elettrica: penso che questo processo sia inevitabile e che l'innovazione passi attraverso la sostenibilità e l'attenzione per l'ambiente. Inoltre, quello che abbiamo vissuto nel 2020 con la pandemia avrà ricadute anche sui modelli di trasporto, inducendoci a ripensare al valore della mobilità individuale rispetto a quella collettiva. Un'ipotetica Alfa-Pininfarina del futuro non potrebbe essere che elettrica. E dato che trovo la 2uettoottanta fantastica, perché non immaginarla a batterie? Una 2uettonovanta che, quando apri la capote, ti permetta di sentire solo il rumore del vento e della natura: l'auto elettrica può dare quelle emozioni che sono parte integrante del Dna della Pininfarina.

PININFARINA

UN MIRABILE EQUILIBRIO DI FORME

Novant'anni di storia, tre generazioni sul ponte di comando (quella del fondatore Giovan Battista "Pinin", seguita dal figlio Sergio e dai nipoti Lorenza, Andrea - prematuramente scomparso nel 2008 - e Paolo) e tante Alfa Romeo. Fin da subito, visto che la Società Anonima Carrozzeria Pinin Farina vede la luce in corso Trapani, a Torino, il 22 maggio del 1930 e che tra i primi autotelai "vestiti" dalla carrozzeria piemontese ci sono quelli della 6C 1750 Gran Sport Cabriolet 4 posti del '31 e della 8C 2300 Coupé Victoria del '33. Da allora è un susseguirsi di splendide realizzazioni artigianali, berline, coupé e convertibili costruite intorno alle basi meccaniche delle 6 cilindri.

Se la Pininfarina viene citata spesso soprattutto in virtù delle sue storiche collaborazioni con la Lancia (fin dalle origini) e la Ferrari (dal '52), non da meno sono i capisaldi del rapporto con il Portello prima, con Arese poi. Di Giulietta Spider, per gli anni 50, e della spider Duetto, per i 60, si è detto nelle pagine precedenti. Vale però la pena di ricordare ancora come entrambe siano entrate nell'immaginario collettivo dei rispettivi decenni, simboli di una spensieratezza figlia del boom economico e della crescita della motorizzazione di quel periodo, icone di libertà, gioventù e voglia di vivere. Una bellezza, oltretutto più accessibile, ché non si trattava più di monumentali fuoriserie destinate solo a principi e maharaja, ma di modelli prodotti utilizzando basi meccaniche ad ampia diffusione. Di auto, cioè, come la Giulietta berlina e la Giulia, figlie della svolta impressa all'Alfa Romeo da Giuseppe Luraghi, lungimirante manager di estrazione Iri che, preso il timone del Portello, capisce come allargare verso il basso la platea della clientela Alfa Romeo sia indispensabile per garantire un futuro alla Casa del Biscione. Nasce così la 1900, opera di un grande tecnico come Orazio Satta Puliga, vettura innovativa (è la prima a scocca portante) con motore di cubatura più modesta, destinata a una "tiratura" significativa: quasi 17.400 esemplari, cui si aggiungono 1.800 versioni sportive denominate Sprint, alcune delle quali carrozzate proprio dalla Pininfarina come coupé e cabriolet.

La Spider Duetto, dal canto suo, ha dato il via a diverse generazioni estintesi solo nella prima metà degli anni 90 e scandite dall'adozione della coda tronca (nel 1969), che le sottraeva originalità nel nome di una maggiore

Il caratteristico scudetto (nella pagina a fianco) e la linea della 6C 2500 Sport, elegante berlina carrozzata dalla Pininfarina nel 1949 e prodotta in circa 150 esemplari

La 1900 Sprint, con passo accorciato di 13 cm e 20 CV in più rispetto alla berlina, viene proposta dall'Alfa Romeo ai carrozzieri nel 1951: Pininfarina ne allestisce sia la versione coupé (a destra) sia la cabriolet (sotto, l'esemplare detto Savoia). In basso, la berlina 164, presentata nel settembre del 1987

La 1900 Sprint coupé della Pininfarina è caratterizzata da un ampio lunotto avvolgente, che accresce la luminosità dell'abitacolo

La calandra della 1900 Sprint coupé riprende i tre elementi classici dello stile Alfa Romeo, presenti anche nella versione cabriolet della vettura; il grande lunotto è costituito da tre sezioni distinte, con tre profili di raccordo. La fiancata, priva di decorazioni, è di lineare semplicità

modernità, dall'introduzione di appendici aerodinamiche non riuscitissime (nel 1983) e dal ritorno a una maggiore pulizia formale con la felice ultima edizione, portata al debutto al Salone di Ginevra del 1990.

FIGLIA DELLE SINERGIE

A questo punto si rende necessario un salto temporale per potersi soffermare su un'altra pietra miliare del rapporto tra l'Alfa Romeo e la Pininfarina. Siamo nei primi anni 80 e l'Italia è appena uscita da un decennio terribile, dominato dalle tensioni sociali e dal terrorismo politico, che non ha risparmiato le fabbriche e i dirigenti industriali. L'Alfa Romeo è in ginocchio, la holding registra perdite per un centinaio di miliardi di lire. Non è bastata l'operazione Alfasud, voluta per creare occupazione nel Mezzogiorno e, al tempo stesso, realizzare un'Alfa ancor più popolare, ad allontanare lo spettro della chiusura: meglio, a questo punto, pensare a una vendita da parte dello Stato. Che arriva a compimento - non senza strascichi polemici - nel gennaio del 1987, quando nasce l'Alfa-Lancia, nuova società del gruppo Fiat, all'epoca guidato dal duo Romiti-Ghidella. Per rendere redditizio il nuovo assetto industriale servono però sinergie importanti: così, sulla futura berlina medio-superiore Alfa, la meccanica da impiegare (motori a parte) è parzialmente comune con quella di Fiat Croma, Lancia Thema e (in minor misura) anche della Saab 9000.

Ci pensa la Pininfarina, in collaborazione con il Centro stile interno della Casa e con i suoi ingegneri (siamo ormai entrati nell'era del simultaneous engineering, in cui stilisti e tecnici lavorano fianco a fianco), a donare alla berlina con il marchio di Arese una personalità distinta. La 164 è frutto di un lungo lavoro, iniziato fin dai primi anni 80 alla Pininfarina e portato avanti da Enrico Fumia con lunghi mesi di affinamento fino alla presentazione al Salone di Francoforte del 1987. Un'Alfa Romeo dal linguaggio formale sobrio, ma molto elegante. Come si addice allo stile Pininfarina.

MIKE ROBINSON

DALLA BIODINAMICA
ALLO YIN E YANG

Californiano di origini, piemontese d'adozione, Mike Robinson dopo gli studi in architettura è venuto in Italia per dedicarsi al car design, approdando alla Fiat nel 1986 su invito di Chris Bangle. Ci resterà fino al 2005, come responsabile dello stile della Lancia e della stessa Fiat, prima di trovarsi, nel 2009, a guidare il design della Bertone Stile, finché l'azienda è rimasta in vita.

Che cosa ha rappresentato la Bertone, secondo lei, per l'Alfa Romeo?

Guardando la storia della Casa milanese, si scopre che la Bertone vi ha avuto un ruolo tutto sommato minore, avendo lavorato maggiormente, nei suoi 100 anni di vita, per lo sviluppo di Lancia e Fiat. Le Alfa della Bertone risalgono soprattutto ai periodi di Scaglione, Giugiaro e Gandini, poi si diradano: in tutto, saranno una quindicina. Però sono macchine importanti, come la Giulietta SS del '57, che è la mia auto preferita di tutti i tempi, o i prototipi sensuali della serie B.A.T.: autentici capolavori di Scaglione, molto avanti rispetto a quanto veniva fatto da altri in quel periodo. Qualità, quindi, e non quantità.

Mike Robinson (a sinistra), car designer californiano, ha lavorato alla Bertone Stile dal 2009 fino alla cessazione delle attività dell'azienda nel 2013. Sotto, prove aerodinamiche per la Giulietta SS, l'auto in assoluto prediletta da Robinson

Ci furono anche alcune concept importanti come, per esempio, la Carabo.

Un prototipo molto interessante, realizzato sul telaio dell'Alfa 33 Stradale, gioiello di Scaglione che ha pochi uguali al mondo per ricchezza delle forme. La Carabo è stata la prima vettura cab forward, cioè con l'abitacolo avanzato: per questo, è una pietra miliare nella storia dell'automobile. Da lei, infatti, derivano modelli come la Stratos Zero, la Lamborghini Countach e così via. Una formula nata nel 1968, quando ancora si usava il grande cofano anche per le macchine a motore centrale, e che tutti hanno poi impiegato per disegnare le supercar. Quello della Carabo, che pure era meno sexy della 33 Stradale, era un altro linguaggio, con il quale Gandini ha realmente cambiato la storia dell'auto.

Per Bertone hanno lavorato grandi nomi del car design, come Mario Revelli de Beaumont, Giovanni Michelotti, i citati Scaglione e Gandini, Giugiaro. Era capace di scovare i collaboratori migliori?

Nuccio è stato un grandissimo talent

La B.A.T. 7 (a destra e in alto, nella pagina a fianco), esposta a Torino nel '54, esaspera il tema stilistico delle pinne caudali, che diventano quasi avvolgenti

Il trittico delle straordinarie B.A.T., disegnate da Franco Scaglione per la Bertone tra il 1955 e il 1957 impiegando la meccanica dell'Alfa Romeo 1900 Sprint: qui sopra, la B.A.T. 5, prima della serie, che suscita scalpore al Salone di Torino del '53

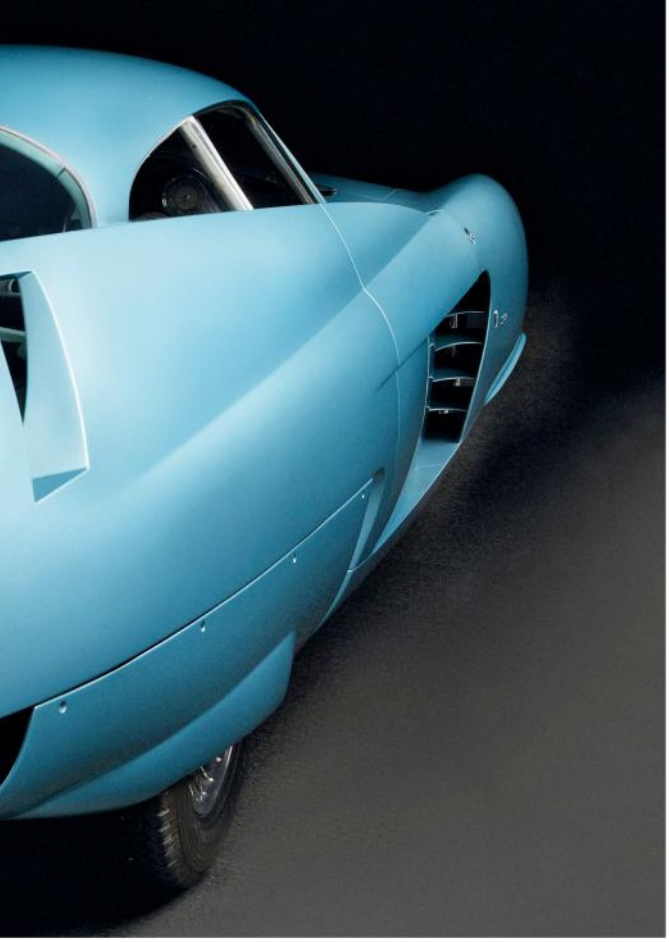
scout: aveva il fiuto per trovare e raccogliere intorno a sé giovanissimi designer, che non avevano anni di esperienza o un ricco portfolio da mostrare. Cercava il guizzo dell'originalità e ci azzeccava sempre. Fino a Scaglione, Bertone ha lavorato con stilisti free lance, come faceva suo padre Giovanni: fu Giugiaro il primo direttore del design assunto dalla società.

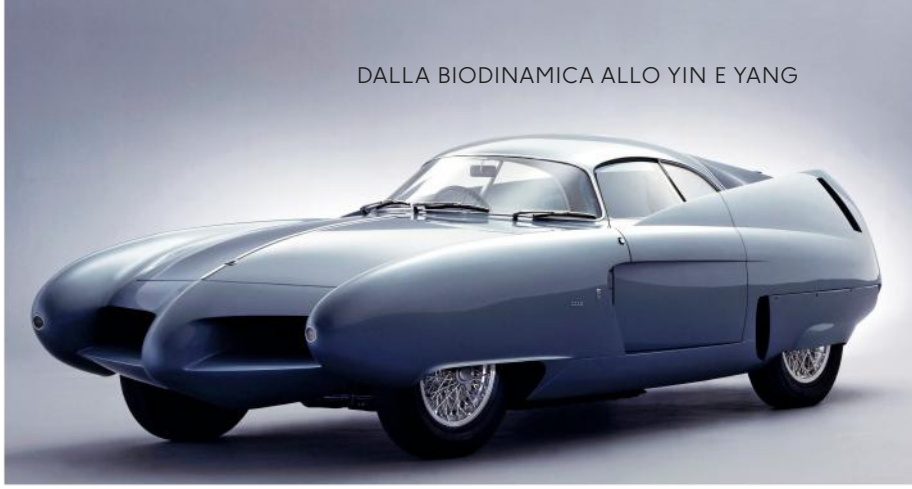
Com'era l'attività di Giovanni e Nuccio, entrato nell'azienda di famiglia nei primi anni 30, nel periodo precedente la Seconda guerra mondiale?

Direi frenetica: mettevano in produzione 15 o 20 macchine l'anno, quando invece verso la fine se ne facevano solo un paio, anche per la forte concorrenza. Negli anni dai 20 ai 40 la Bertone sfornava tantissimi modelli, sia di produzione sia prototipi; poi, i tempi sono cambiati. Ed erano vetture bellissime, come la 6C 2300 del 1934, una delle poche non carrozzate dalla Touring.

Un momento importante nella storia della Bertone è quello in cui Scaglione realizza i prototipi B.A.T. (Berlinetta Aerodinamica Tecnica) 5, 7 e 9, allestiti sulla meccanica dell'Alfa Romeo 1900 Sprint tra il 1953 e il '55.

Furono tre auto una più bella dell'altra, anche se la B.A.T. 7 è la mia preferita: Scaglione era un vero scultore, che amava molto guardare la natura e studiarla per trovare ispirazione. Anche i suoi concorrenti americani facevano in quel periodo auto con le pinne, ma erano di tipo aeronautico, imitazione di quelle dei jet o dei missili. Le pinne di Scaglione erano, invece, quelle di una manta o di una razza: la loro curvatura è molto più elegante. Anche Scaglione ha cambiato la storia dell'auto con il suo biodesign, in grande anticipo sui tempi. Dalle B.A.T., poi, ha derivato la Giulietta Sprint Speciale, che è un altro suo capolavoro: piccola, elegante, dotata di una fluidità pazzesca. Ed erano tutte auto fatte a





mano, con decine di piccoli fogli di lamiera battuti sulle maquette di legno, saldati a punti e, infine, lisciati con lo stagno.

Una delle Alfa Romeo più conosciute della Bertone è stata la Giulietta Sprint.

Un'altra auto straordinaria di Scaglione, per la quale Nuccio realizzò una fabbrica apposita, non essendo l'Alfa Romeo in grado di produrla in proprio. Durò molto nel tempo, tanto che, quando io andai all'università in America negli anni 70, le ragazze ancora impazzivano per lei. Poi arrivò la 1600 Sprint GT di Giugiaro, che fu un successo ancora maggiore: erano vetture molto compatte, sportive in maniera dolce, non aggressiva.

La B.A.T. 9 (in alto) del '55 ha toni meno estremi e abbandona le pinne curve. Qui sopra, Nuccio Bertone ammira la concept Carabo del '68 e le sue particolari aperture

MIKE ROBINSON

Il prototipo Pandion disegnato da Robinson per la Bertone nel 2010 sfoggia uno scudetto aperto in basso; sotto, l'avveniristico abitacolo della vettura

La Montreal di Gandini, invece, arriva nel 1967 e va in produzione qualche anno più tardi.

È una tipica coupé con motore 8 cilindri, utilizzato al posto dei piccoli propulsori impiegati fino a quel momento, una sportiva pesante come la Iso Grifo, la Fiat Dino, la Ford Mustang: vetture veloci, ma non basse e larghe come le Lamborghini. Auto più comode e guidabili, utilizzabili anche tutti i giorni o per lunghi viaggi.

Lei è arrivato alla Bertone Stile nel 2009: che cos'era rimasto dell'azienda?

Quando sono entrato nella sede di Caprie, non c'era nessuno: l'ultima vettura era stata portata all'Auto Design Night di Ginevra, esterna al Salone, nel 2008. Era la B.A.T. 11, che riprendeva alcuni stilemi delle antenate, senza averne il fascino. Come Bertone Cento, così chiamata per celebrare il secolo di vita dell'azienda, an-

Il concetto sul quale è sviluppata la Pandion s'ispira a quello delle moto naked, prive di carenatura, con gli elementi costitutivi del telaio a vista, che entrano a far parte del linguaggio stilistico

L'originalissima parte posteriore della Pandion (a sinistra), che richiama la geometria dei frattali: frutto di elaborazioni al computer, riprende elementi di biodesign già intuiti, con decenni di anticipo, da Franco Scaglione

La B.A.T. 11 (qui sopra), presentata alla Ginevra Auto Design Night del 2008 in un momento di crisi della Bertone, riprende gli stilemi delle versioni precedenti, in particolare l'andamento avvolgente delle pinne e la carenatura delle ruote

dammo a cercare clienti in Cina ai quali sottoporre nuovi progetti. Poi mi chiamò Sergio Cravero, all'epoca amministratore delegato dell'Alfa Romeo, e mi chiese di realizzare una concept car per il centenario del marchio, da esporre a Ginevra nel marzo 2010. In soli quattro mesi e mezzo nacque una vettura marciante.

Che era il prototipo Pandion…

La meccanica era quella comune all'Alfa Romeo 8C Competizione e alla Maserati GranTurismo: nelle intenzioni di Cravero doveva prefigurare una granturismo del 2030. Abbiamo svolto una lunga ricerca sugli stilemi dell'Alfa, scoprendo la bivalenza del marchio che, com'è noto, ha da un lato la croce araldica - che indica la razionalità della città di Milano - e a destra un serpente che ingoia un uomo. Yin e Yang, meccanica e sensualità, ingegneria e stile. Per la parte posteriore scoprii un concetto molto bello, che si chiama algorithm design: formule matematiche che descrivono come crescono le foglie sugli alberi o si modificano le rocce e i fiumi. Una volta descritti questi processi con degli algoritmi, li si immette in un computer che li trasforma in forme perfettamente casuali. Se ne scarta un numero notevole, finché non si trova quella che funziona esteticamente: la random form generation ci ha permesso di realizzare un posteriore della Pandion incredibile, con elementi che ricordano le scaglie di quarzo, inframmezzati da vuoti. Forme molto leggere ma robuste, proprio come quelle delle Alfa Romeo che correvano con i telai della Touring o con quelli tubolari. Abbiamo cercato anche di proporre una nuova tipologia di scudetto Alfa Romeo, aprendone la parte inferiore e creando una sorta di omega rovesciata. Quando è stata presentata la Tonale, abbiamo ritrovato una calandra aperta nella zona bassa: segno che avevamo avuto una giusta intuizione.

BERTONE

FA DELLA SPORTIVITÀ UN MARCHIO INDELEBILE

Qualcosa lega indissolubilmente nel corso del tempo le Alfa Romeo firmate dalla Bertone: la sportività. Se si ripercorre la storia della carrozzeria creata nel 1912 da Giovanni Bertone in Borgo San Paolo a Torino, si vede come nei primi anni l'attività si concentrava su monumentali berline, i cui autotelai erano però soprattutto della Diatto, della Fiat o della Lancia. Fatta eccezione per una 6C 2300 limousine allestita nel 1934 in maniera piuttosto convenzionale, bisogna attendere gli anni 50, quando ormai il figlio Giuseppe Bertone - da tutti conosciuto come Nuccio - è pienamente coinvolto nella gestione dell'azienda di famiglia, per veder tornare la carrozzeria a lavorare sulle basi meccaniche di un'Alfa Romeo, quelle delle 1900 Sprint, dalla quale nasce la straordinaria famiglia dei prototipi B.A.T.

Il capitolo della sportività alla Bertone prende però una piega ben più consistente con la svolta impressa dalla Giulietta Sprint. La vicenda è nota, ma vale comunque la pena di ricordarla: nel 1952 la Finmeccanica, cui appartiene l'Alfa Romeo, lancia un prestito obbligazionario, prevedendo come premio per i sottoscrittori, con assegnazione a sorteggio, un certo numero di esemplari dell'imminente berlina del Biscione, la Giulietta. Ma la Casa è in ritardo sulla sua produzione, quindi decide di rivolgersi a un fornitore esterno - la Bertone - per far realizzare almeno una cinquantina di auto di una diversa variante da consegnare ai vincitori. Le cose vanno diversamente: alla vettura lavorano Franco Scaglione, Mario Boano e lo stesso Nuccio che, in poco tempo, sfornano quel capolavoro di stile italiano che è la Giulietta Sprint. Esposta allo stand dell'Alfa al Salone di Torino del 1954, la coupé ottiene un successo immediato, tanto che la Bertone, alla quale è stata affidata anche la produzione, deve strutturarsi per fabbricarne oltre 2.000 uni-

La Giulietta Sprint (a destra) è un grande successo per la Bertone, che ne produce dal 1955 al '65 36.900 unità, in parte con il motore 1.600 della Giulia. Solo due, invece, gli esemplari realizzati della 2000 Sprintiva Coupé (nella pagina a fianco)

Le splendide forme della 2000 Sportiva Coupé del 1954 (a destra) la rendono slanciata, nonostante il passo di soli 2,2 metri

tà l'anno, ampliando l'impianto di corso Peschiera. Poi, con il nuovo stabilimento realizzato a Grugliasco, nell'hinterland torinese, la Giulietta Sprint toccherà nel giugno del '61 il traguardo delle 20 mila unità. Un successo che proseguirà, a partire dal '63, con la 1600 Sprint GT, altro gioiello della Bertone, la cui genesi viene raccontata da Giorgetto Giugiaro nell'intervista pubblicata in questo volume.

La Montreal debutta nella versione definitiva (sopra e a destra) al Salone di Ginevra del 1970, tre anni dopo il suo prototipo: alcuni elementi, come la presa Naca sul cofano, la penalizzano rispetto alla concept originale

La GT del 2003 costituisce l'ultima collaborazione tra l'Alfa Romeo e il Centro stile Bertone, che deriva dalla piattaforma tecnica della 156 una coupé resa più sportiva dall'abbassamento del padiglione. Viene proposta con motori a benzina, anche V6 di 3.2 litri, e diesel

Ben inferiore consistenza numerica, ma non minore importanza ai fini dell'evoluzione dello stile, ha un'altra Alfa Romeo uscita qualche anno prima dalla carrozzeria torinese: la 2000 Sportiva. Nata per le competizioni della categoria Sport, alle quali finirà per non prendere mai parte, viene allestita nel 1954 in soli quattro esemplari, due dei quali spider e altrettanti coupé. Questi ultimi vedono il telaio tubolare rivestito con una splendida carrozzeria, opera di Franco Scaglione, che richiama, rendendole più plausibili, le soluzioni estreme delle sue stesse B.A.T., fondendole con elementi, come parte della coda e l'ampio lunotto, che è facile ritrovare sulla Giulietta Sprint.

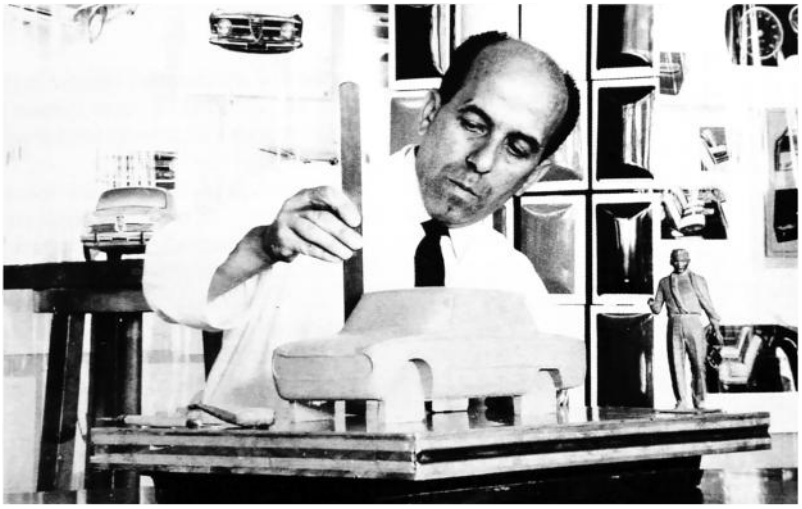
NATA PER L'EXPO

Differente è la genesi di un'altra importante sportiva della Bertone, l'Alfa Romeo Montreal. La coupé nasce nel 1967, quando l'atelier torinese si è da poco conquistato ulteriore fama con lo straordinario progetto della Lamborghini Miura, che ha fatto invecchiare di colpo le altre supercar tradizionali. L'occasione, così come il nome, è data dall'Esposizione Universale che si tiene quell'anno nella città canadese: a definire le forme della vettura è Marcello Gandini che, come con la Miura, introduce innovazioni stilistiche significative, dai fari anteriori nascosti con lamelle sottili alle griglie sul cofano e, in sovrapposizione verticale, lungo la fiancata. I primi studi di Gandini risalgono all'agosto del 1966 e già in autunno sono pronti i modelli a grandezza naturale: viene utilizzato il pianale della 1600 Sprint GT, mentre il motore arriva da una Giulia TI. L'effetto estetico è notevole, ma, quando si tratta di passare alla produzione, è evidente che la meccanica è inadeguata alle ambizioni di una coupé ad alte prestazioni. Serve tempo per la progettazione e la versione definitiva tarderà ad arrivare: sottoposta a modifiche anche estetiche, la Montreal, che debutta al Salone di Ginevra del 1970, perde nella versione definitiva parte del suo appeal, risultando più appesantita e meno innovativa. Nel giro di pochi anni, del resto, il car design ha subito un'evoluzione dirompente, che privilegia le forme affilate poi tipiche degli anni 70, anticipate dalla stessa Bertone con la concept Carabo del '68.

Sotto le sembianze di questo prototipo grezzo (datato dicembre 1959) si riconoscono le fattezze della futura Giulia, una delle creazioni di maggior successo del Centro stile Alfa Romeo, nonostante lo sconcerto suscitato dalla sua linea al debutto

TEMPI EROICI E VERI ARTISTI

Per decenni, il compito di rivestire gli autotelai realizzati dai costruttori è appartenuto quasi esclusivamente ai carrozzieri. L'estetica delle vetture non era un tema al quale gli uffici di progettazione delle Case dedicassero tempo e risorse. Anche per l'Alfa Romeo, almeno fino alla Seconda guerra mondiale, non sono frequenti i casi in cui al Portello si provvede all'allestimento completo dei propri modelli: accade, a volte, per alcuni esemplari della 6C 1750 e della 6C 2300. Ma è con la 6C 2500 Sport Freccia d'Oro del 1950 che le cose iniziano a cambiare. All'Alfa Romeo opera, da qualche tempo, il professor Giuseppe Scarnati, insegnante di disegno, che, già nel periodo in cui molti tecnici della Casa sono sfollati nella zona del Lago d'Orta per sfuggire ai bombardamenti su Milano, traccia le linee di quelli che immagina potranno essere i modelli da produrre dopo la fine del conflitto. La Freccia d'Oro è una spaziosa berlina a due volumi, con due portiere e 4 o 5 posti, la cui carrozzeria di metallo, realizzata manualmente, viene ancora saldata al telaio.



Giuseppe Scarnati al lavoro su un modellino della Giulia: da tutti chiamato professore, in virtù del suo passato da insegnante di disegno, è stato protagonista del primo periodo di attività del Centro stile della Casa

Non è che un primo indizio di quanto accadrà al Portello negli anni 50. Già nel '46, la responsabilità del reparto Progettazione carrozzeria viene affidata a Ivo Colucci e Raimondo Gatti, che si avvalgono della collaborazione di disegnatori come Ferruccio Palamidessi e di scultori per la creazione dei modelli in scala. Con la 1900 del 1950, la prima a scocca portante, l'Alfa Romeo compie un salto significativo di volumi produttivi, arrivando a fabbricarne in tutto oltre 17 mila esemplari: due anni dopo, il gruppo guidato da Colucci e Scarnati inizia a delineare le forme della futura Giulietta. Sono pietre miliari dello stile della Casa milanese, perché inaugurano una serie di berline medio-superiori di successo, tutte disegnate negli uffici interni dell'azienda: a loro faranno seguito, infatti, la Giulia (1962), l'Alfetta (1972), la Giulietta (1977), la 75 (1985), la 155 (1992), la 156 (1997), per arrivare fino alla Giulia dei giorni nostri.

PRIMI PASSI

A quel punto, all'Alfa Romeo, guidata da Giuseppe Luraghi, nasce la consapevolezza della necessità di strutturare in maniera più efficace l'azienda. Nel '57, l'ufficio Progettazione carrozzeria viene trasformato nell'Ufficio stile, che diventerà successivamente il Centro stile. Una

La 6C 2500 Sport Freccia d'Oro (a lato) è una delle prime vetture costruite dall'Alfa Romeo dopo la Seconda guerra mondiale, impiegando l'autotelaio concepito nel 1939: il moderno disegno è opera degli stilisti interni della Casa, che sviluppano una due volumi con due porte dalla coda aerodinamica. Tra il 1947 e il '50 ne vengono prodotti 680 esemplari

A inaugurare la lunga dinastia delle berline firmate dai designer interni dell'Alfa Romeo, che arriverà ai giorni nostri, è la 1900 (a sinistra), vettura dalle linee tondeggianti che ottiene successo anche grazie alle brillanti prestazioni

Opera del Centro stile del Portello sono anche la Giulietta (più a sinistra) e la Giulia (a fianco, immagini dei modelli di gesso della vettura); lo studio delle forme comporta per quest'ultima l'utilizzo della galleria del vento

svolta che precede di due anni quella della Fiat, i cui primi laboratori consacrati al design, ospitati in una sede indipendente in via Settembrini, a Torino, nascono nel gennaio del '59.

All'inizio, la struttura dell'Alfa Romeo è modesta: gli uffici si trovano in una palazzina milanese di via Traiano, già sede dell'Alfa Corse, della quale vengono anche utilizzate alcune attrezzature, cui si aggiungono i tavoli da disegno. Del piccolo gruppo, guidato da Scarnati, fanno parte Ernesto Cattoni, Ettore Favilla (che presto preferirà andare alla Piaggio), lo scultore Nilo Zucchelli e diversi realizzatori di modelli di gesso, mentre la responsabilità tecnica della progettazione spetta a Orazio Satta Puliga. Di Scarnati, capo disegnatore, Mario Favilla, fratello di Ettore che inizierà a lavorare a sua volta al Centro stile nel '68, ricorda come «non fosse un designer nel senso moderno del termine, ma un bravo disegnatore, che applicava alle auto le regole della prospettiva proprie dell'edilizia e i principi dell'assonometria».

La complessità del lavoro aumenta quando arriva il momento di sostituire un modello di successo come la Giulietta. Ricorda Ettore Favilla nel volume "Alfa Romeo (1910-2010). Un monumento per uno stile" di Stefano d'Amico (Il Cigno CG Edizioni, Roma), pubblicato in occasione del centenario della Casa per iniziativa del R.i.A.R. (il Registro italiano Alfa Romeo): «Uno dei problemi più complessi era rappresentato dall'aerodinamica. All'epoca, tale scienza era ai primi passi (…). Un altro problema era far coesistere, sotto una carrozzeria il più possibile filante, un motore di dimensioni piuttosto ingombranti, un abitacolo comodo e un bagagliaio capiente». Si procedeva anche per tentativi, con l'inevitabile approssimazione data dai modesti mezzi tecnici a disposizione: Ercole Spada, che in quel periodo lavora alla Zagato, ricorda come venne a sapere che, in corso d'opera, all'Alfa Romeo si accorsero che le ruote anteriori, girando, toccavano i parafanghi, poi rivisti e ampliati fino ad assumere la forma che sarebbe diventata familiare.

Alla definizione dello stile della nuova berlina contribuiscono le prove effettuate nella galleria del vento del Politecnico di Torino, che portano alla bocciatura del primo tipo di coda filante, in favore di quella tronca. Nasce così la Giulia che, alla sua prima apparizione all'autodromo di Monza, nell'estate del 1962, suscita sconcerto, diversa com'è dalle Alfa del passato, più tonde, rassicuranti, materne. Il tempo dissiperà invece tutte le perplessità, facendo della nuova berlina, destinata a restare in produzione fino al 1978, uno dei più grandi successi del marchio.

Negli anni successivi, il Centro stile si rafforza con l'arrivo di figure come il disegnatore Domenico Nardiello, Carlo Felice Bianchi An-

derloni, proprietario della Touring (che cessa l'attività alla fine del '66), Federico Formenti, a sua volta proveniente dalla Touring, Ermanno Cressoni, che rivestirà un ruolo fondamentale, e Mario Favilla. Ricorda quest'ultimo che «gli uffici disponevano di sei tecnigrafi, disposti in circolo; i modelli erano di gesso, perché ancora non si utilizzavano la resina e il clay, e tutti si occupavano di tutto, non essendoci distinzione tra un responsabile degli esterni e uno degli interni». Per Favilla, tra i colleghi, «Formenti era una figura geniale, mentre Nardiello mostrava una freschezza notevole nel disegno, che derivava dalle sue esperienze precedenti nel mondo della pubblicità».

Se tutto questo può sembrare tutto sommato ancora un po' naïf, non dimentichiamo che, dal lavoro di quel gruppo, nascerà un altro modello fondamentale per la Casa: l'Alfetta. E che, poco dopo, sarà la volta di un'ulteriore berlina innovativa, la Giulietta del 1977. A rilevare la guida del Centro stile da Scarnati, andato in pensione, è l'architetto Ermanno Cressoni. Antonio Rosti, che inizia a lavorare all'Alfa Romeo nel luglio del 1980 dopo aver completato gli studi alla Scuola Politecnica di design di Milano, lo descrive come una figura dalla «fortissima personalità, che non amava gli aspetti burocratici del proprio lavoro, perché viveva della creazione dei suoi modelli, trascorrendo molto tempo in officina». In quegli anni, il Centro stile ha ancora sede al Portello, che lascerà per Arese nel '90, aprendo un capitolo nuovo della propria attività

Negli anni 70, gli stilisti del Portello realizzano altri due modelli fondamentali, l'Alfetta (a destra, del 1972) e la Giulietta (sotto, del '77): di entrambe, la parte più originale è il volume posteriore. Del 1985 è, invece, la 75 (nel disegno in basso)

Doppi fari e scudetto centrale, coda voluminosa, tecnica all'avanguardia: l'Alfetta ben rappresenta l'identità del marchio

sotto la guida di Walter de Silva. «Quando sono arrivato al Portello», rammenta ancora Rosti, «lavoravamo tutti su un unico piano, vicini all'officina in cui venivano realizzate le maquette di gesso, ai lattonieri, ai verniciatori, ai sellai e ai modellisti. Eravamo in tutto una trentina, dieci dei quali designer». L'Alfa Romeo, all'epoca, è ancora un'azienda statale (e lo sarà fino all'87), ma questo, secondo Rosti, non influiva più di tanto sulle attività del Centro stile, protetto dalla sua lontananza dallo stabilimento di Arese dal clima di violenza politica che si faceva sentire pesantemente in città come Milano e nelle fabbriche durante gli anni 70 e i primi 80.

L'ultima creazione di Cressoni, che nell'86 passa alla Fiat, è l'Alfa 75, presentata nel maggio del 1985 a ridosso del 75° compleanno della Casa milanese (da cui la sigla). Con lei, si chiude un'epoca dal punto di vista tecnico, visto che bisognerà attendere l'attuale Giulia per rivedere una berlina Alfa Romeo adottare lo schema tipico del brand, con motore anteriore e trazione posteriore.

Ermanno Cressoni (in basso a sinistra) guida lo stile dell'Alfa Romeo tra i primi anni 70 e il 1986, quando passa alla Fiat; architetto milanese dallo spiccato senso creativo, ama le linee cuneiformi che applica alle berline Alfa Romeo. Muore per una malattia nel 2005, a soli 66 anni

GIORGETTO
GIUGIARO

IL MAESTRO E IL QUADRIFOGLIO

Piemontese di nascita (è originario di Garessio, in provincia di Cuneo), erede di una dinastia di artisti (bisnonno, nonno e padre erano pittori), ragazzo prodigio (a 17 anni lavorava già all'Ufficio studi stilistici vetture speciali della Fiat), Giorgetto Giugiaro, Cavaliere del lavoro insignito di sette lauree honoris causa e di cinque premi Compasso d'oro, è stato consacrato nel '99 Car designer del secolo. Autore d'innumerevoli progetti di straordinaria rilevanza, ha legato il suo nome a diversi modelli fondamentali per le sorti dell'Alfa Romeo.

Giorgetto Giugiaro (a fianco) ha lavorato alla Fiat, alla Bertone e alla Ghia prima di fondare, nel 1967, la ItalStyle, poi Italdesign. Portano la sua firma oltre 300 auto di serie, tra le quali le prime Volkswagen Golf e Fiat Panda. Sotto, un suo schizzo del faro della Giulia 1600 Sprint GT

Ci racconta come iniziò il suo rapporto con Bertone?

Il primo incontro avvenne nel 1959 al Salone di Torino: nello stand della carrozzeria lavorava un amico, al quale dissi di chiedere allo stilista se avesse bisogno di qualche illustrazione, perché, per quell'inverno, avevo il desiderio di comprarmi un paio di sci… L'amico mi presentò subito a Bertone, che mi domandò che cosa facessi: risposi che lavoravo alla Fiat e che m'interessava realizzare qualche bozzetto per la sua carrozzeria. Volle vedere di che cosa fossi capace: buttai giù al momento uno schizzo, ma lui desiderava qualcosa di più completo. Gli mostrai allora i bozzetti di quella che sarebbe diventata la Testudo. Mi chiese: «Sei sicuro di averli fatti tu?». «Certo!», risposi. E allora mi diede come compito lo schema di un'Alfa Romeo 2000: completai quei bozzetti, glieli portai e, dopo una settimana, mi disse che i disegni andavano molto bene e che bisognava svilupparli, perché la Casa aveva deciso di procedere con il progetto. Io impallidii: ero un dipendente della Fiat, come avrei potuto lavorare per un altro costruttore? Bertone voleva che lo facessi di sera, ma era impossibile: mi chiese quanto guadagnavo e alla fine decisi di licenziarmi per andare a lavorare nella sua carrozzeria.

C'era, però, un problema: in quel periodo doveva ancora svolgere il servizio militare, all'epoca obbligatorio…

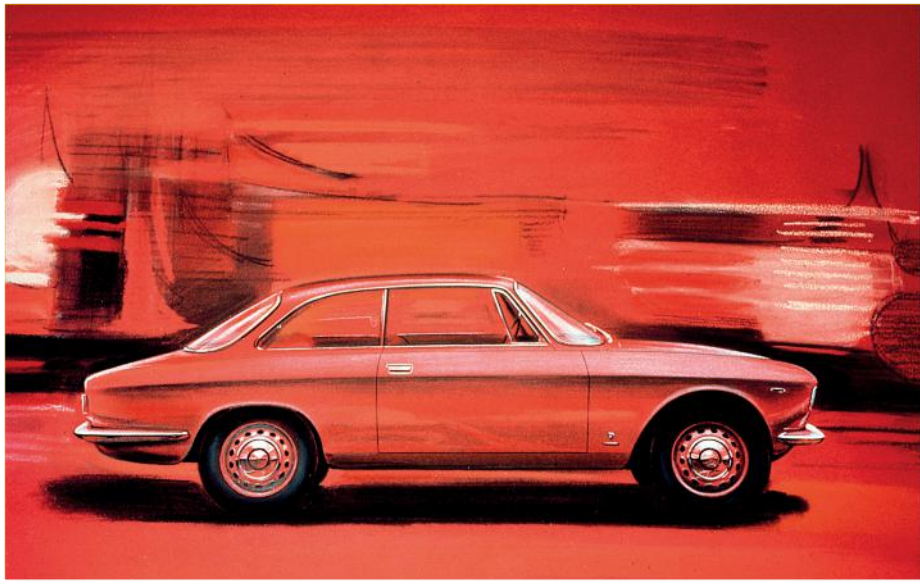
Feci presente la questione a Bertone, che mi rassicurò dicendomi che aveva la possibilità di evitarlo in qualche modo. In realtà, poco tempo dopo l'assunzione mi arrivò la cartolina precetto: ero stato selezionato per l'aeronautica,

La Giulia 1600 Sprint GT, realizzata da Giugiaro per Bertone, viene presentata ad Arese e Francoforte nel 1963; nel '67 perderà il caratteristico "scalino" del cofano anteriore

ma lui riuscì a farmi arruolare negli alpini e finii a Bra, nel Cuneese. Intanto, però, avevo già sviluppato la 2600 Sprint. Durante il servizio militare iniziai a lavorare sulla 1600 Sprint GT, la coupé della Giulia. Bertone aveva affittato per me una camera d'albergo, nella quale mi aveva fatto portare un tecnigrafo: alle 17 uscivo dalla caserma, consumavo una buona cena in hotel, disegnavo e, alle 22, tornavo in camerata. Arrivai così a sviluppare la vettura fino al modello di clay, che portai in macchina a Torino con dei commilitoni, ammaccandolo anche un po'. Finito l'addestramento da recluta a Bra, mi trasferirono a Torino, in una caserma degli alpini dalla quale Bertone riusciva a farmi uscire alle 11 del mattino per permettermi di lavorare. Però, proprio mentre realizzavamo un modello in scala 1:1 della 1600 Sprint GT, mi spedirono a un campo estivo a Salice d'Ulzio, forse perché un tenente non gradiva molto i miei "privilegi"… Lì, però, un altro ufficiale vide dei miei disegni di muli e di alpini e mi chiese di schizzare le divise militari dei diversi reggimenti nel corso dei secoli, risparmiandomi la fatica delle marce. Questo mi permise di andare a Torino nei weekend per seguire la realizzazione della vettura. E così nacque la 1600 Sprint GT…

La considera ancora oggi una delle sue opere più riuscite?

Penso che il merito di questa vettura sia stato soprattutto quello di aver cambiato un po' il modo in cui il faro genera la fiancata. Già sulla 2600 Sprint, che uscì nel novembre del 1960, inserii una grande calandra, facendo in modo che soltanto una porzione del faro fosse parte della fiancata. Nella 1600 Sprint GT cambiai radicalmente la posizione dei fari: ne realizzai il prototipo, che Bertone sperava di produrre nel proprio impianto per sostituire la Giulietta Sprint. Però l'Alfa Romeo, visto il

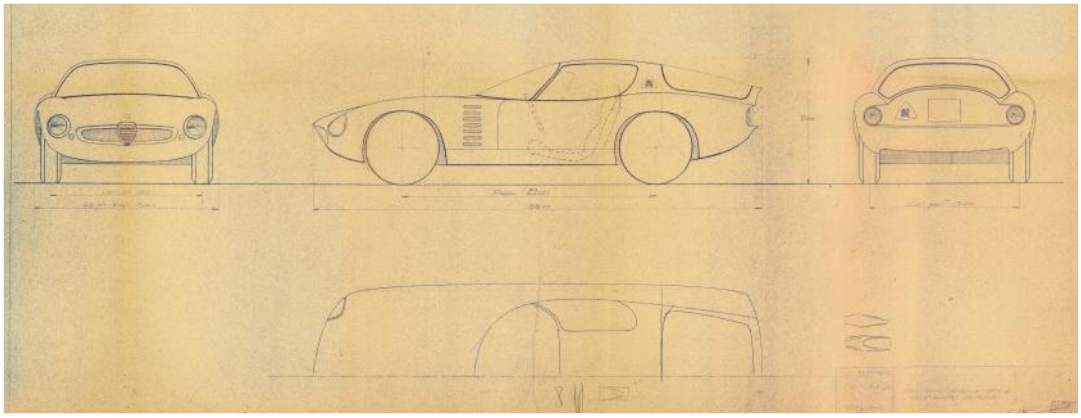


Uno schizzo di Giugiaro della coupé derivata dalla Giulia, che avrà successo: solo della prima serie ne vengono prodotte 22.670. Dotata anche di motori 1.300, 1.750 e 2.000, resterà a listino fino al '76; innumerevoli le vittorie nelle competizioni

successo del progetto, decise di fabbricare la vettura direttamente nel proprio stabilimento.

Come si comportava Bertone nei confronti dei giovani designer? Lasciava loro sufficiente libertà di azione?

Disponeva della collaborazione di un vero genio, Franco Scaglione. Un collaboratore esterno che realizzava progetti in scala 1:1, ma

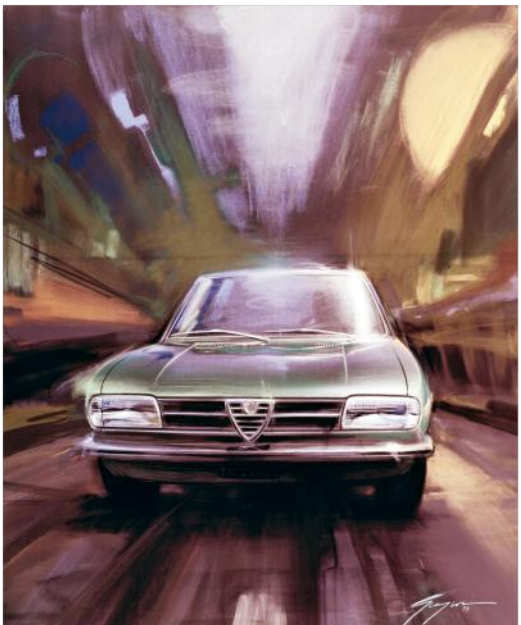


Il prototipo Canguro (sopra e, a sinistra, in un disegno originale) viene realizzato dalla Bertone su progetto di Giugiaro usando un telaio della TZ: esposto al Salone di Parigi del '64, poi danneggiato in un incidente, è stato ricostruito nel 2005

La 33 Stradale del 1967 è considerata uno dei capolavori disegnati da Franco Scaglione dopo la sua uscita dalla Bertone

che era un tipo molto indipendente: amava far bisboccia e non era facilmente controllabile. Così Bertone, dopo aver completato con lui dei progetti, si mise a cercare qualcuno più "disciplinato" e trovò me… Io mi licenziai dalla Fiat, anche con un po' d'incoscienza, perché quando andai a vedere dove avrei lavorato, scoprii che la sede era nel cortile di un grande palazzo di Torino, in cui Bertone abitava: lì c'erano l'officina per realizzare i prototipi e due sgabuzzini,

L'Alfasud (sopra e, a destra, in uno schizzo di Giugiaro) è una vettura innovativa: presentata nel 1971, è la prima Alfa compatta, ha una carrozzeria a due volumi, la trazione anteriore e il motore 4 cilindri boxer



Franco Scaglione (a sinistra nella foto con Bertone) è per Giugiaro «un vero genio», dal carattere però esuberante, che lo portò a lavorare in proprio: recano la sua impronta le Alfa Romeo 2000 Sportiva, Giulietta Sprint e Giulietta SS

in uno dei quali m'infilai con un tecnigrafo, mentre l'altro era utilizzato da un signore che si occupava di aspetti amministrativi. Passai in quel posto diversi mesi, mentre stava sorgendo il nuovo stabilimento, prima di partire per il servizio militare.

Spesso ha citato la concept Canguro come una delle sue realizzazioni più riuscite: che cosa la lega in particolare a quel prototipo?

Sono entrato a far parte della Bertone proprio per potermi dedicare a progetti un po' più divertenti rispetto a quelli che si potevano realizzare alla Fiat, dove vigeva la disciplina necessaria alle vetture di grande serie: potevo pensare a carrozzerie destinate a industriali, attori, personaggi, che ho anche potuto conoscere. Dopo che la vide a Parigi, Peter Ustinov (*attore, regista, sceneggiatore inglese, ndr*) volle la Canguro, ma era fisicamente molto robusto, quindi vi entrava con una certa difficoltà... Anche perché queste vetture badavano soprattutto alla forma, sacrificando un po' il confort di chi le doveva utilizzare. Ma la Canguro è una delle vetture che mi hanno reso più orgoglioso, grazie alla libertà ottenuta di realizzare qualcosa che facesse concorrenza alla Zagato, un riferimento per le sportive vere.

Quello dell'Alfasud, invece, fu un suo progetto all'avanguardia: una due volumi compatta e moderna. Fu difficile svilupparla, nel contesto dell'Alfa Romeo di allora?

L'Alfasud diede una spinta decisiva alla società di servizi da me creata con Aldo Mantovani, impegnata all'inizio in progetti per la Mitsubishi. Conoscevo l'ingegnere dell'Alfa Romeo Rudolf Hruska già dai tempi della Bertone. L'Alfasud fece - per così dire - esplodere la nostra attività, che consisteva nel concepire progetti pronti per essere industrializzati, visto che Mantovani proveniva dalla Fiat ed era esperto di questi processi. L'Alfasud ci diede la

L'originalità di Giugiaro sovente si è espressa anche nei prototipi: a fianco, la Caimano, dream car del 1971 dalle linee affilate, basata sulla meccanica dell'Alfasud con passo accorciato. Da notare il montante centrale molto arretrato

grande opportunità di realizzare uno studio completo di metodi di produzione, stampi e analisi dei costi, andando al di là dell'aspetto stilistico. Presentammo a Hruska tre modelli in scala 1:1, che l'ingegnere misurava da ogni angolo, dai vetri all'altezza della fiancata, prima di decidere se potessero andar bene o no. Fu una battaglia fino all'ultimo millimetro. Hruska veniva da noi ogni venerdì, si sedeva sul manichino, prendeva le misure e diceva che mancavano 3 millimetri da una parte, 5 dall'altra… Poi, quando andammo a Napoli a vedere i primi esemplari della versione di produzione, misurai con l'ingegnere quello che era stato fatto in realtà e scoprimmo che i sedili non rispettavano il progetto addirittura di due centimetri e mezzo: Hruska andò su tutte le furie! Noi ridemmo, dopo quello che avevamo passato: del resto, un conto è realizzare un prototipo, un altro è produrre un modello di serie con un apparato enorme, i fornitori, i responsabili della confezione e così via. Questa fu l'Alfasud…

Però si trattava di un progetto, stilisticamente e tecnicamente, per molti aspetti all'avanguardia…

Era il frutto di ottime intuizioni di Hruska, perché da misure esterne compatte riuscì a ottenere molto spazio: quando presentò il prototipo al presidente Luraghi, rivelò che nel bagagliaio potevano stare quattro valigie, contro le tre di una Mercedes. La sua grande soddisfazione derivava dalla possibilità di dimostrare la funzionalità di un prodotto. L'Alfasud, che poi ha avuto tanti problemi di qualità, dava ottimi risultati rispetto alle sue dimensioni e al peso. Ricordo che ci fecero ammattire per limare anche 3 etti considerati di troppo, perché la scocca non doveva superare i 200 kg e la meccanica i 60 o 70, quando poi il risultato finale sforò gli obiettivi di 20 kg…

Una bellissima auto che porta la sua firma è l'Alfetta GT…

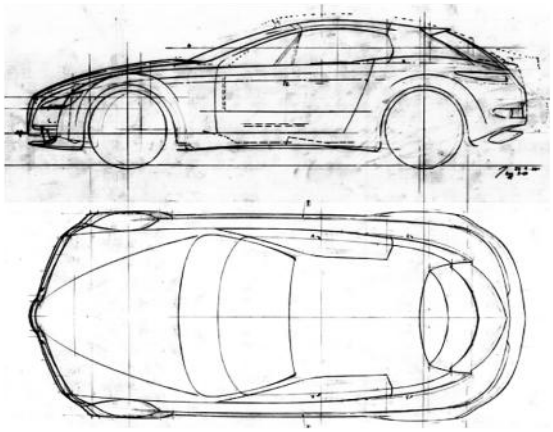
La versione finale ebbe solo una piccola modifica: avevo previsto che i tergicristalli fossero nascosti, come si usa adesso, ma vennero cambiati per ragioni tecniche. All'epoca, comunque, fu una vettura apprezzata, anche se per me non era un modello perfetto.

L'Alfetta GT (sotto e nei bozzetti a destra) nasce nel 1974, due anni dopo la berlina da cui viene derivata accorciandone il passo: Giugiaro la disegna con una linea a cuneo, con parabrezza inclinato. In basso, l'Alfasud Sprint, presentata nel '76

L'Alfa Romeo degli anni 70 era un'azienda difficile? In Italia si viveva un periodo terribile, con il terrorismo che, dalle strade, entrava anche nelle fabbriche, compresa quelle di Arese e Pomigliano.

Le difficoltà di un'azienda che, essendo statale, aveva sistemi di gestione particolari sono comprensibili: è sempre complicato operare in ambiti simili. Però, per fortuna, l'ingegner Hruska aveva la piena responsabilità tecnica e noi godevamo della sua fidu-

Giugiaro con la concept Alfa Romeo Brera, per la quale otterrà nel 2004 il premio Compasso d'oro: la carrozzeria è di fibra di carbonio, le portiere si aprono ruotando verso l'alto



Disegni originali della concept Brera, per la quale l'Italdesign utilizza telaio e motore (un V8 4 litri) di origine Maserati: soluzioni che cambieranno per la meno felice versione di serie

cia. Quello che realizzammo in seguito, le Alfasud giardinetta, coupé e spider (quest'ultima mai prodotta), ci diede buone possibilità di sviluppare la nostra azienda.

Negli anni 2000, invece, la Brera suscitò molto entusiasmo come concept, ma quando arrivò sul mercato nella versione definitiva fu accolta con una certa freddezza. Che cos'era successo?

Per il prototipo del 2002 avevo utilizzato una base adatta a una vettura di prestigio, quella della Maserati Spyder. Poi, però, per la versione definitiva del 2005 venne deciso di utilizzare un altro telaio ed elementi derivati dalla 159: ci dovemmo adattare, cercando di mantenere più o meno le forme originali. La produzione venne affidata alla Pininfarina, che ebbe a sua volta delle difficoltà per alcune soluzioni imposte. Insomma, ne venne fuori un compromesso che non giovò al modello.

Tra le Alfa Romeo di tutti i tempi, qual è la sua preferita?

Bisogna premettere che le preferenze sono dettate anche dal momento in cui si realizza un progetto. Quando è nata la 1600 Sprint GT, per esempio, mi ero sposato da poco, nasceva mio figlio Fabrizio, la vettura aveva un grande successo: era come vivere un sogno. Anche la Canguro e la Brera, in relazione alle loro epoche, mi hanno donato momenti di grande libertà. Ma è sempre difficile dire quale sia il figlio migliore…

C'è qualche Alfa che le sarebbe piaciuto disegnare, ma che non è stato possibile portare a compimento?

Mi sarebbe piaciuto lavorare su qualsiasi Alfa Romeo, ma, a un certo punto, i contatti a volte s'interrompono e ogni brand crea giustamente i propri centri stile interni. Però, per esempio, la MiTo, che all'epoca si chiamava Junior, impostata da noi è stata di-

segnata e sviluppata da altri. Un peccato, perché era venuta bene, molto diversa da quella prodotta nelle forme, ma non nel concetto. Avevo pensato anche a una versione sportiva della Fiat Grande Punto per l'Alfa Romeo, ma il progetto si fermò perché qualcuno riteneva che una vettura simile avrebbe sminuito l'importanza del marchio.

Nell'Alfa Romeo di oggi ritrova segni che rimandano al linguaggio formale dei grandi modelli del passato?

Trovo che l'Alfa sia riuscita a conservare lo spirito del brand. Quando vedi la Giulia per strada, ne percepisci la validità dell'impostazione. Quello che mi sembra mancare, però, è una maggiore continuità di prodotti: è un po' come gestire una squadra di calcio, non puoi pensare che vinca le partite importanti allenandosi solo ogni tanto. Spirito e voglia all'Alfa non mancano, ma servirebbero più occasioni per mostrarli.

Fabrizio Giugiaro (in alto), figlio di Giorgetto e a sua volta designer, collabora con il padre nella società di famiglia, la GFG Style di Moncalieri (TO); qui sopra e a fianco, la Brera di serie del 2005

WALTER DE SILVA

UNA FIDANZATA PER SEMPRE AMATA

Alla Fiat, Walter de Silva aveva già lavorato, iniziando a Torino la propria carriera, prima di entrare a far parte dell'I.DE.A. Institute di Franco Mantegazza. Ma è nel 1986 che vi fa ritorno, per assumere la direzione del Centro stile Alfa Romeo. La Casa del Biscione, in realtà, in quel preciso momento non è ancora entrata a far parte del gruppo torinese, ma è questione davvero di qualche settimana: e il contributo del designer di Lecco sarà fondamentale per l'Alfa che, grazie anche alla sua matita, conquisterà due titoli di Auto dell'anno, con la 156 (nel 1998) e la 147 (nel 2001).

Ha sempre avuto parole d'amore per l'Alfa Romeo, considerandola una "meravigliosa fidanzata", ammettendo però di aver poi finito per "sposare" un'altra…

Ho iniziato ad amare l'Alfa Romeo già da piccino, quando sognavo di disegnare e progettare le macchine e l'Alfa era il simbolo dell'auto di lusso, importante. Sono del 1951, quindi mi ricordo bene le 1900, le Giulietta, le Giulia… Il sogno poi si è avverato, trasformandosi nella realizzazione del primo grande amore. In seguito, come spesso accade con la prima fidanzata, mi sono sposato con un'altra… Diciamo che il mio amore per l'Alfa non è mai svanito, ma che è venuta meno la sintonia con i vertici dell'epoca della Fiat Auto.

Originario di Lecco, Walter de Silva (a sinistra) ha guidato il Centro stile dell'Alfa Romeo dal 1986 al 1999. Tra le sue prime opere, la 145 (sotto), berlinetta sportiva presentata al Salone di Torino del '94

Si dice però anche che il primo amore non si scorda mai.

Mai! Fu - ed è - amore vero perché, quando lasciai l'Alfa, la mia prima reazione fu quella di vendere immediatamente tutte quelle che possedevo, una Giulietta Spider del '62 e una GT Junior del '71, entrambe bianche con gli interni neri, pentendomene poi amaramente per tutta la vita, perché erano due auto stupende. Queste reazioni impulsive, di rabbia, sono quelle proprie dei sentimenti forti.

Come funzionava il Centro stile Fiat nel periodo in cui ne fece parte?

Venni assunto nell'ottobre del 1986 da Alzati e Tramontana, che all'epoca la guidavano, come ultimo dirigente con un contratto dell'Alfa Romeo, un attimo prima dell'acquisizione: arrivavo dall'I.DE.A. Institute, che lavorava molto per il gruppo Fiat. In quel momento il mio predecessore - Ermanno Cressoni - si stava spostando proprio dall'Alfa al Centro stile Fiat, quindi l'operazione venne considerata quasi uno

scambio alla pari. Sono entrato durante la gestione di Ghidella, che credeva molto nella separazione commerciale dei brand e nella loro specifica identità. Dunque, la prima fase della mia permanenza, quella che portò alla realizzazione della 145 e della 146, fu abbastanza divertente: la Fiat non esercitava troppa influenza su Arese, l'ingegner Stefano Jacoponi, che era il nostro responsabile, era diventato subito un vero alfista, tutto l'engineering e la ricerca erano costituiti da grandi professionisti. All'Alfa c'erano la voglia di tornare alle corse e, nei cassetti, progetti di modelli a trazione integrale, pur nel rispetto delle sinergie aziendali, come aveva dimostrato la 164. Poi ci fu lo scontro tra Ghidella e Romiti e con l'arrivo di Cantarella tutto prese un'altra direzione.

La 145 e la 146 sono stati, dunque, i suoi primi progetti all'Alfa Romeo?

Prima, in realtà, ci fu il restyling della 33, poi arrivarono la 145 e la 146, insieme con la Spider e la GTV, quest'ultime sviluppate dalla Pininfarina per la linea e da me per gli interni. Le nostre risorse erano ancora modeste, quindi anche per il concept della 145 ci appoggiammo a Chris Bangle a Torino, prima di prenderne in carico lo sviluppo.

La 145 era una vettura indubbiamente originale.

Per il suo progetto, avevamo adottato diverse soluzioni innovative, come il vetro con una piega che migliorava la visione esterna laterale, il lunotto posteriore a cuneo e la plancia molto scavata davanti al passeggero. Non dimentichiamo che era la prima due volumi dell'Alfa Romeo. L'architetto Mario Maioli del Centro stile Fiat e io avremmo voluto realizzare la versione della 145 a quattro porte sulla base di quella a tre, applicando la logica già utilizzata per la Ritmo o la Volkswagen Golf: Cantarella, invece, volle una 146 con il "bauletto" posteriore. Secondo me fu un errore, perché quella tipologia di forme era ormai in declino.

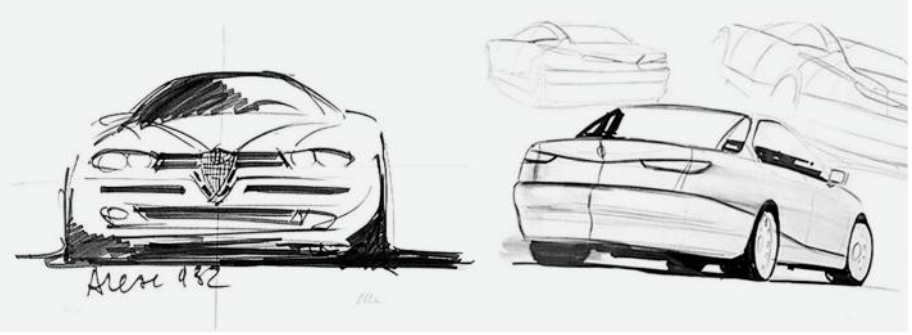
Poi è arrivata la sua 156 a riconciliare gli alfisti con il loro amato marchio…

La 145 (in alto a sinistra e qui sopra) si caratterizza per la linea leggermente a cuneo, con la parte centrale del cofano motore che s'incunea nella calandra sottile; la linea di cintura è spezzata, mentre l'originale lunotto ha forma pentagonale

Gli interni della 145 (sotto) risultano relativamente spaziosi, considerate le misure compatte della vettura, lunga soltanto 4,1 metri

Walter de Silva all'opera con il suo gruppo di lavoro del Centro stile Alfa Romeo; a sinistra, la 146 del 1995, versione a due volumi e mezzo della 145

La 156 (a destra) viene presentata al Salone di Francoforte del 1997 e si rivela subito un successo: prodotta nello stabilimento di Pomigliano d'Arco (NA), viene apprezzata per la sua linea personale, nella quale spicca la rilettura dello scudetto frontale



La 155 era stata sviluppata, con la Tempra e la Dedra, all'I.DE.A. Institute, dove operavo prima di arrivare all'Alfa Romeo: lavorai sul suo restyling, allargando un po' la carreggiata anteriore, ma mancava degli stilemi e delle proporzioni proprie di una vera Alfa. Quando fu il momento di sostituirla, avvennero tre fatti importanti. Il primo è che riuscimmo a passare dalla sede del Portello ad Arese e a disporre, intorno al 1995, di un vero centro stile nostro, costituito da una settantina di persone e dotato di un budget adeguato. Poi, ci fu la possibilità di svolgere un grande lavoro di ricerca con il marketing sull'identità del brand Alfa Romeo, per ridare alle vetture quel loro aspetto unico attraverso soluzioni come la profondità dello scudo frontale, i due baffi laterali e la scelta coraggiosa di collocare lateralmente la targa, trovando così lo spazio necessario per esprimere una forte personalità. Infine, la disponibilità di un'architettura tecnica che consentiva di creare volumi

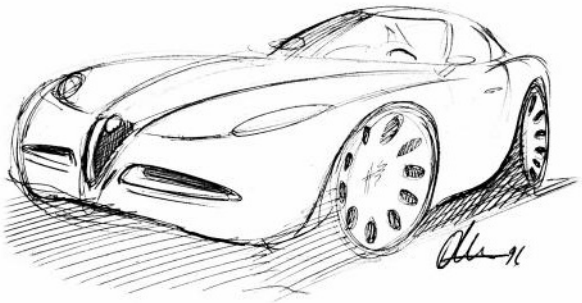
Peculiare della 156 è il gomito del finestrino posteriore, nel quale è nascosta la maniglia della portiera: una soluzione poi ripresa da molti designer

ben proporzionati. Il risultato fu che già nelle pre-presentazioni alla stampa capimmo che la macchina sarebbe stata un successo. Per me, la soddisfazione maggiore arrivò con la consacrazione di due modelli Alfa Romeo, la 156 e la 147, come Auto dell'anno.

Nel 1996, invece, presentò una concept che suscitò forti emozioni, la Nuvola. Perché, successivamente, ha dichiarato che non fu capita?

La presentammo al Salone di Parigi, dove il marketing della Casa ricevette addirittura degli ordini per la vettura. Disporre, dopo la Spider e la GTV a trazione anteriore, di una "vera" Alfa, con motore a 6 cilindri anteriore e trazione posteriore, voleva dire rilanciare non solo un modello, ma un'intera filosofia di marca, cosa che è avvenuta molto tempo dopo. La Nuvola racchiudeva tutta quella compattezza, leggerezza, personalità che fanno di un'auto una vera Alfa Romeo. Fu capita dal pubblico, ma non dalla Fiat, perché avrebbe dovuto utilizzare un'architettura meccanica che non rientrava nei programmi del gruppo, orientati alla trazione anteriore o, al massimo, a quella integrale. La vettura era stata realizzata con il concetto di space frame della Multipla, quindi non prevedeva una scocca portante tradizionale, ma uno chassis particolare. Ricordo che il primo a complimentarsi con me, al Salone, fu Luca Cordero di Montezemolo, che venne subito a vedere la Nuvola e mi confidò di essersi preoccupato per le

Walter de Silva posa con la 156, la sua Alfa Romeo di maggior successo: ne saranno prodotti 675 mila esemplari, compresi quelli della familiare Sportwagon



Star del Salone di Parigi del 1996, la concept Nuvola (sotto) suscita entusiasmo: la linea, pur muscolare, non nasconde richiami ad Alfa Romeo del passato, come la 6C 2500 Villa d'Este

La 166 (a destra) debutta nel settembre del 1998, come erede della 164 nella fascia medio-alta del mercato: prodotta a Rivalta (TO), con un'ampia gamma di motori, totalizzerà 100 mila esemplari

Nella parte posteriore della Nuvola, che riecheggia elementi formali delle 1900 Sprint e Giulietta Sprint, spiccano i gruppi ottici sottili e orizzontali, realizzati con diodi luminosi, all'epoca all'avanguardia; l'interno (sopra a destra) ha due soli posti

foto del prototipo e di aver tratto un sospiro di sollievo dopo averla vista di persona. Temeva, infatti, che potesse fare concorrenza alle granturismo della Ferrari; invece, si era reso conto di come fosse più compatta, più piccola, più vicina alle Alfa Romeo Zagato degli anni 60 che a una berlinetta di Maranello.

Un altro grande suo successo all'Alfa Romeo è stato quello della 147.

Lasciai Arese poco prima del suo lancio: la 147 è nata praticamente in parallelo con la 156, ma aveva un suo carattere, dato dall'iconografia del frontale ancora più forzata, con uno scudetto più fine e penetrante. Sulla fiancata, la 156 aveva due baffi sopra i parafanghi; nella 147, per renderla più compatta, abbiamo scelto la soluzione contraria, tenendo liberi i parafanghi e collocando il segno lungo il fianco. Il posteriore era molto coerente con quello della 156, a partire dai gruppi ottici, in modo da accentuare la brand identity. Il nostro sogno era proseguire il discorso con la 166, nata come modello di stile prima della Lancia k e uscita vincente dai clinic test. Venne, però, deciso di procedere con il progetto della Lancia, fermando quello dell'Alfa: quando fu il momento di riprendere in mano quest'ultimo, non si scelse la versione originale, ma quella che, in realtà, era nata come un'alternativa per la 156, cercando così di recuperare un po' del tempo perduto. Non voglio prendere le distanze dalla 166, della quale mi assumo la responsabilità: però va detto che stop&go di questo genere non fanno mai bene a un modello. Lo stile si evolve, i designer viaggiano con l'orologio che segna sempre un'ora più avanzata di quella reale…

La maniglia della portiera posteriore della 166 (a sinistra), un dettaglio che denota lo stile meno personale della vettura rispetto a quello della 156; de Silva rivela che il suo disegno deriva da un progetto alternativo studiato per la berlina più piccola

Lavorare ad Arese, vicino al Museo Storico Alfa Romeo, era fonte d'ispirazione?

Frequentavo molto il Museo: non solo, al Centro stile ne avevamo realizzato uno nostro, con modelli in scala, disegni originali, pezzi di componenti, lamiere, documentazione storica, riviste e giornali. Era una piccola sala nella quale si respirava aria al 100% Alfa Romeo. Poi, al Museo e al Centro documentazione, con la signora Elvira Ruocco che ne era la direttrice, il nostro bagno nella storia era quotidiano. Partecipavo a tutti i raduni del Riar, il Registro storico Alfa Romeo, ho supportato per diversi anni Giorgio Pianta quando le 155 correvano nel Dtm: alle gare, intrattenevo il pubblico, tracciavo schizzi, parlavo di design, incontravo gli appassionati insieme con Larini, Nannini, l'ingegner Sergio Limone. Se non si trattava di corse, era un raduno, una visita ai concessionari, una presentazione. Interpretavo, insomma, an-

Quando, nella primavera del 2000, la 147 (a destra) viene mostrata in anteprima al Salone di Torino, Walter de Silva ha da poco lasciato l'Alfa Romeo: la vettura reca comunque la sua impronta stilistica, essendo stata sviluppata contemporaneamente alla 156

La 147 a 5 porte (sopra) arriva sul mercato qualche mese dopo la prima versione, che ne ha 3: il nuovo modello, che vince il premio Auto dell'anno nel 2001, ha subito successo. Sarà prodotta fino al 2009 in poco meno di 650 mila esemplari

che il ruolo di ambasciatore di un marchio che adoravo e che ancora amo.

Tra le Alfa Romeo del passato, ce n'è qualcuna che avrebbe voluto poter disegnare personalmente?

Dividerei la storia dello stile dell'Alfa Romeo in due fasi, quella antecedente la 1900 e la successiva. Le vetture precedenti, come le 2500 SS soprattutto carrozzate dalla Touring, sono vere opere d'arte. Però, nell'era moderna, da quando la scocca è diventata autoportante a partire dalla 1900, credo che il vero capolavoro sia stata la Giulia. Con lei, l'ingegner Satta Puliga intuì che l'aerodinamica era fondamentale: ricordiamoci che è stata la prima berlina a coda tronca sullo scenario mondiale. Per molti fu uno choc, Quattroruote stessa si chiedeva che cosa mai avesse combinato l'Alfa Romeo. Invece, era rivoluzionaria: ingegneria, tecnica e stile avevano dato vita a uno dei pezzi più belli dell'industrial design. Un'altra auto che ho sempre amato per le sue proporzioni e per la sua presenza sulla strada è stata l'Alfetta, a sua volta inizialmente sconcertante per il volume posteriore. Poi, Cressoni fece la Giulietta, mettendo i fanali in alto. Insomma, l'Alfa Romeo è sempre stata innovativa, prima con il professor Giuseppe Scarnati, poi con Ermanno Cressoni, con me e con Wolfgang Egger.

Come s'immagina un'Alfa Romeo del futuro, magari elettrica o a idrogeno?

L'immagino ibrida, perché non credo nel full electric, né nel fatto che il motore termico

sia destinato a scomparire. Anche in una vettura a doppia propulsione cercherei di portare comunque tanta storia. Si dice che i giovani non amino le auto, ma poi ne vedi tanti ai raduni, tra le oldtimer, nei club, ai musei: se la gente si appassiona, non è poi così difficile riprendere in mano certi discorsi. Inoltre, non dimenticherei mai una frase dell'ingegner Rudolf Hruska, che diceva: «A voi stilisti non permetto di passare un millimetro sotto il limite consentito dalla tecnica». Il vestito è una seconda pelle, quando si parla di Alfa Romeo. Quando l'ingegner Satta Puliga visitò quello che sarebbe diventato il Centro stile, vedendo il modello della Giulia si accorse che qualcosa, nel conto aerodinamico, non tornava: per questo, la vettura ha, sul tetto e sui fianchi, delle scanalature importanti. Fece togliere pochi millimetri di lamiera per ridurre la sezione frontale, ottenendo un modello funzionale e migliorando lo stile. Le Alfa Romeo non concedono niente: sono le GTA che vincono decine di corse, le 33 campioni del mondo, la 33 Stradale che, secondo me, con la Lamborghini Miura è uno dei capolavori assoluti di tutti i tempi.

Tra le sue Alfa Romeo preferite, de Silva cita quelle della Touring, di cui qui vediamo alcuni esempi: in alto, la 6C 2300 detta Soffio di Satana del 1934; qui sopra, il disegno del figurinista Seregni di una 6C 1750 GT Coupé Royal del '31. In epoche più recenti, il riferimento è la Giulia, la cui coda tronca è frutto delle ricerche volute dall'ingegner Orazio Satta Puliga (a sinistra)

BENEDETTO CAMERANA

LE FABBRICHE DELL'IMMAGINE

A volte, oggi, sembra che l'immagine sia tutto, anche in campo automobilistico. La forza di un brand può determinare la collocazione di un prodotto sul mercato, il suo prezzo, il successo commerciale. Come la si costruisce? Con le qualità intrinseche dell'oggetto, naturalmente. Ma anche con la valorizzazione della sua storia, le citazioni del passato che, sempre più spesso, si estendono dal bene in sé al luogo in cui viene prodotto, se quest'ultimo ha una valenza iconica. Le fabbriche, dunque, così come i musei delle Case, possono avere la loro importanza nel rafforzare l'immagine di un marchio agli occhi dei consumatori. E la loro architettura riflette i valori e l'identità che l'azienda intende trasmettere. Un processo che non è proprio soltanto degli ultimi anni: si pensi, per esempio, agli edifici realizzati in America da Albert Kahn per la Ford o al Lingotto, fatto costruire da Giovanni Agnelli a partire dal 1915. L'architetto Benedetto Camerana, al quale si deve, tra l'altro, la ristrutturazione nel 2015 del Museo Storico Alfa Romeo di Arese, riflette sul valore delle fabbriche nella comunicazione aziendale.

Benedetto Camerana (a sinistra), torinese, esperto di corporate identity automotive, è autore di numerosi progetti architettonici, tra i quali la ristrutturazione del Museo Storico Alfa Romeo e l'Officina meccanica Ferrari. Sotto, la produzione delle 1900 al Portello negli anni 50

Iniziamo dal primo, storico, stabilimento dell'Alfa Romeo, il Portello.

Era una classica struttura compatta, con edifici bassi e vicini tra loro: trasmetteva l'idea di un'azienda che non aveva ancora assunto una vera dimensione industriale. Pur godendo di straordinarie competenze tecniche, l'Alfa Romeo degli anni 20 e 30 produceva soprattutto auto speciali e costose, destinate a una piccola clientela. Il Portello, dunque, era una fabbrica coerente con una Casa come l'Alfa Romeo, più elitaria di tutte le altre, fatta eccezione solo per l'Isotta Fraschini.

Come si colloca il Portello rispetto agli altri stabilimenti di quell'epoca, per esempio il Lingotto della Fiat?

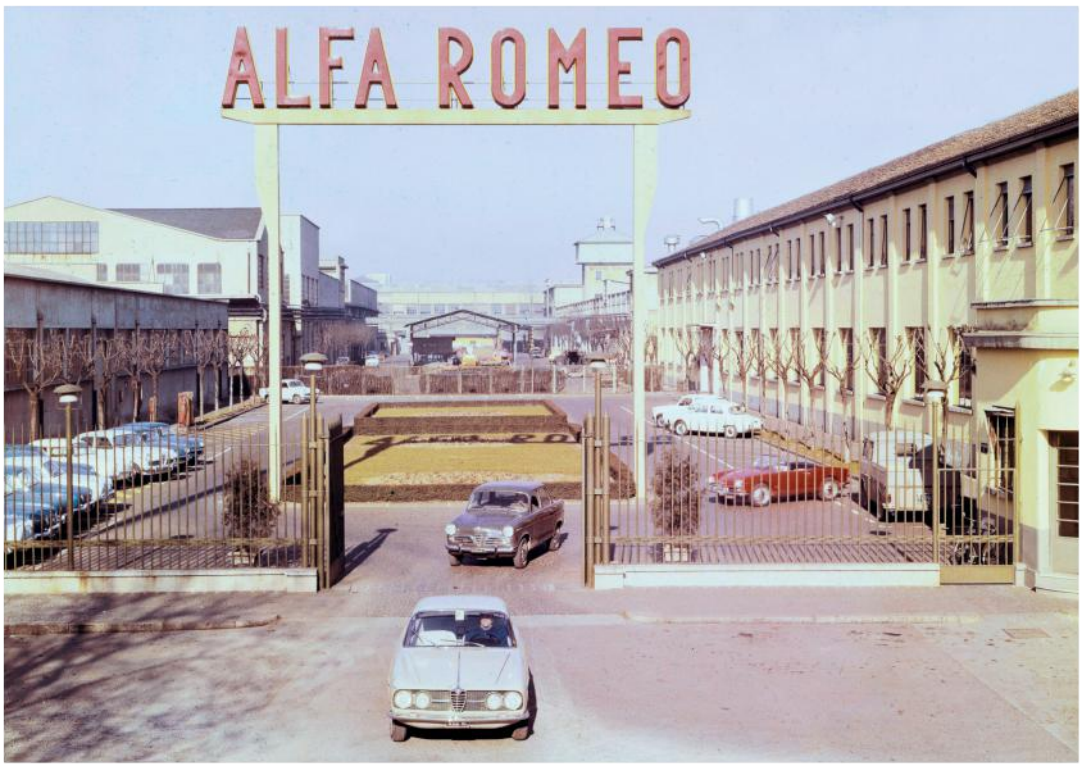
La differenza era macroscopica. Il senatore Agnelli aveva fatto realizzare un edificio d'impostazione fordista, multipiano, immenso, tra il 1916 e il '20; un periodo in cui la sede dell'Alfa Romeo ricorda piuttosto la struttura torinese di corso Dante della Fiat, impiegata tra il 1899 e il 1915. Il confronto tra gli stabilimenti della Fiat e dell'Alfa rivela in maniera piuttosto esplicita le differenze industriali e di prodotto tra i due costruttori.

Un momento di riposo per un gruppo di operai del Portello negli anni 10 del secolo scorso: la manodopera dell'Alfa Romeo godeva di salari migliori della media, grazie alla sua specializzazione

Il Portello in macerie nel 1944: la fabbrica milanese venne bombardata il 14 febbraio e il 13 agosto del 1943, poi nuovamente il 20 ottobre del 1944, nel corso della missione "RAF 91", che prevedeva lo sgancio di 260 bombe, anche incendiare. Le vittime di questi raid furono diverse decine

Il salto arriva negli anni 50 con la 1900, che proietta in una dimensione industriale l'Alfa Romeo, la cui fabbrica resta però ancora al Portello, finché Luraghi non si rende conto della sua inadeguatezza e avvia il progetto di Arese.

A quel punto, l'Alfa Romeo si trasforma in una Casa che guarda alla borghesia medio-alta e quindi cerca di avvicinarsi di più al modello della Fiat, una trasformazione che avverrà in maniera ancora più evidente con la realizzazione dell'impianto di Pomigliano d'Arco per la produzione dell'Alfasud. Quello di Arese è un progetto di grandissimo respiro: gli uffici hanno un'architettura che rimanda al design dell'Alfa Romeo nel dopoguerra, quando i suoi modelli denotano un'attenzione allo stile e alla bellezza fuori del comune. La stessa attenzione dedicata alle forme delle vetture è riservata a due degli edifici di Arese, il Centro direzionale e il Centro tecnico. Per il disegno del primo, nel 1967 vengono chiamati i fratelli Vito e Gustavo Latis, Vittore Ceretti e Antonio Cassi Ramelli: insieme elaborano un complesso internazionale avanzato, sotto il profilo del messaggio che comunica, perché riprende le soluzioni del tipico headquarter americano, con una piazza sopraelevata, una parte sottostante che funge da sistema logistico e tre edifici circostanti più alti, uno dei quali (il più basso) dedicato al museo. Il complesso è circondato da spazi verdi disegnati dal grande architetto paesaggista Pietro Porcinai. Impegno ancora maggiore è riservato al Centro tecnico, la cui realizzazione è affidata a Ignazio Gardella, uno dei grandi architetti italiani, che dà vita a un edificio di alto valore iconico. Dunque, l'Alfa Romeo di quegli anni è un'azienda che investe molto anche sulla qualità del design, sia del prodotto sia dell'architettura dei propri edifici.



Ad Arese, pertanto, l'Alfa Romeo dà vita a un insieme di strutture che riflettono l'approccio del marchio, attento allo stile del prodotto, ma anche all'innovazione tecnologica.

Sono edifici che hanno elementi comuni in quegli anni al linguaggio degli architetti, come il fatto di portare le automobili nelle parti alte mediante piastre sopraelevate. Ciò avviene in entrambe le strutture di Arese, dotate di rampe che conducono ai piani superiori, con punti di arrivo spettacolari. Sono principi tecnici moderni, che ben si sposano con lo spirito d'innovazione proprio dell'Alfa Romeo.

Tutto questo si riflette anche nelle tecniche costruttive e nei materiali utilizzati per gli edifici?

In realtà, l'approccio italiano all'architettura moderna è sempre stato un po' regionalista, in-

Lo stabilimento cittadino dell'Alfa Romeo raggiunge dimensioni davvero industriali con la produzione della 1900 (sopra) e della Giulietta (a fianco), pur mantenendo una struttura piuttosto semplice

tendendo con questo un'interpretazione dello stile internazionale che tiene conto delle consuetudini locali. Ciò, per l'Italia, si traduce soprattutto nel largo impiego del cemento, del quale siamo stati i migliori utilizzatori. Un'attitudine che si riflette in qualche modo nei due edifici di Arese che, per l'utilizzo del cemento nella loro progettazione, costituiscono una declinazione italiana dell'architettura moderna.

Nel 1976 nasce il museo: che valenza architettonica ha, in quel contesto di edifici?

Il Centro direzionale di Arese (sopra), realizzato a partire dal 1967, s'ispira allo stile dei quartieri generali delle grandi aziende americane: evidente l'uso del cemento, anche per le balaustre. A sinistra, la pista di prova delle auto annessa alla fabbrica

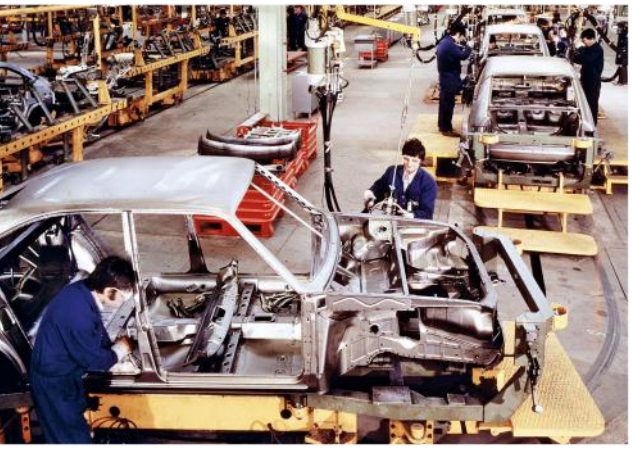
Sotto, gli interni dell'area progettazione del Centro tecnico di Arese, opera dell'architetto Ignazio Gardella

Nella pagina a fianco, la linea di assemblaggio dell'Alfetta GT, lanciata nel 1974; più a sinistra, una vista del Centro tecnico, progettato nel '67 con un grande basamento passante, dotato di pilastri circolari

L'apertura avviene pochi anni dopo quella del complesso direzionale della BMW a Monaco di Baviera, la torre detta "4 cilindri" realizzata in occasione delle Olimpiadi del '72. Sulla falsariga di quell'esempio importante, il museo sorge come compimento, circa dieci anni dopo, del Centro direzionale. L'idea, sviluppata anche come allestimento dai fratelli Latis, prevede una circolarità del percorso di visita che riporta ai concetti espressi da Frank Lloyd Wright nel Guggenheim di New York, anche se in maniera meno univoca. Il progetto di Arese prevede un vuoto centrale, intorno al quale si scende con due rampe di scale poste alla sua destra e sinistra, suggerendo così un percorso a due vie. Il modello di complemento della sede direzionale è quello della BMW: i visitatori che incontrano il management dell'azienda possono essere accompagnati a conoscerne la storia e i lavoratori possono percepirne l'identità. Il concetto e l'interior design, basato molto sulla grafica, la cartellonistica e le macro-fotografie a parete, sono all'epoca molto moderni.

Il trascorrere del tempo ha poi reso necessario un profondo lavoro di ammodernamento del museo.

La prima differenza importante, rispetto all'epoca della sua costruzione, è che il museo oggi non costituisce più l'integrazione di un centro direzionale, ma si trova in uno spazio vuoto. Questo fa sì che debba diventare un elemento trainante, anche in termini di numero di visitatori. Inoltre, negli anni 70 un museo veniva visitato da poche persone, quindi i 4.500 metri quadrati e il soffitto basso delle sale inferiori erano elementi sufficienti. Ai giorni nostri deve invece garantire al pubblico un'offerta assai più ampia di esperienze, in modo da potersi - almeno parzialmente - autofinanziare. Servivano, dunque, molte altre funzioni, come bar, ristorante, una libreria importante, la possibilità di ospitare congressi e conferenze. Per questo, il museo è passato dalla superficie originale a quasi 20 mila metri quadri complessivi, 6.000 dei quali consacrati al percorso espositivo.



L'Alfa ha radici anche nel Mezzogiorno: lo stabilimento aeronautico di Pomigliano d'Arco (NA) è di grande importanza durante la Seconda guerra mondiale. La fabbrica dell'Alfasud (in alto e qui sopra), i cui lavori iniziano nel '68, è moderna e razionale. Oggi le Alfa Romeo sono prodotte a Cassino (FR), in un impianto all'avanguardia (sopra a destra)

Come sono stati trovati questi nuovi spazi?

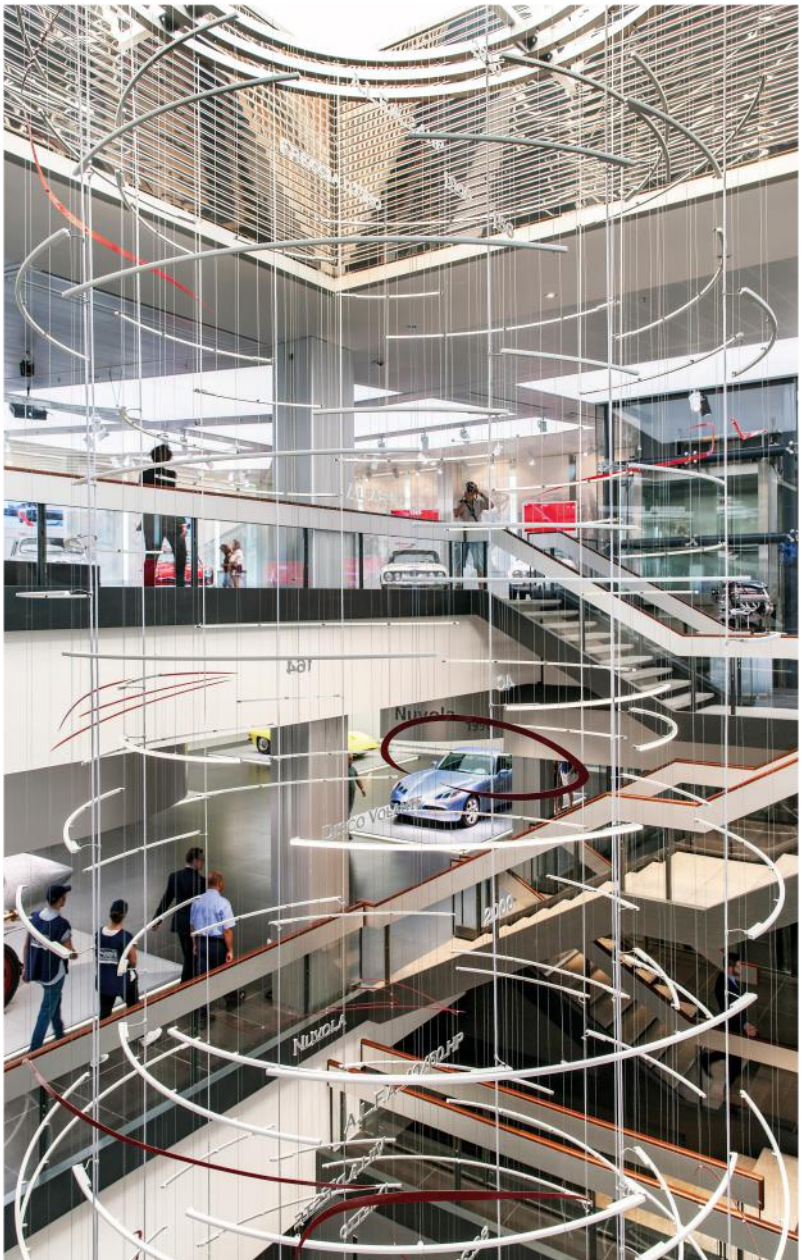
Abbiamo potenziato i volumi conservando il principio originario e aggiungendo un terzo livello ai due esistenti, forando la soletta e portando l'altezza utile da 2,50 a 5 metri, così da dare respiro al piano inferiore.

Saranno serviti anche nuovi e più moderni impianti tecnologici.

Da questo punto di vista, è stata fatta una vera rivoluzione, in particolare per l'illuminazione e il trattamento dell'aria, che era ormai obsoleto. Abbiamo concentrato tutti i dispositivi tecnici (illuminazione, controllo di umidità e temperatura, acustica, multimedialità) in un controsoffitto di metallo forato, che non intacca il messaggio architettonico del museo precedente. In alcune sale abbiamo potenziato l'illuminotecnica con soffitti realizzati in Barrisol, un telo retroilluminato che porta una luce diffusa e priva di ombre sulle auto, aggiungendo fari di tipo teatrale. Il percorso è stato definito in tre temi, la timeline (la storia, soprattutto industriale), la bellezza (lo stile), la velocità (tecnologia, leggerezza); nel vuoto centrale è stata appesa una scultura di luce e grafiche, chiamata "Il Dna Alfa Romeo", che riassume la continuità del brand.

Al centro del Museo Storico Alfa Romeo di Arese, ristrutturato nel 2015, è oggi presente una scultura di luce e grafiche (in basso) che simboleggia il Dna del marchio

Nella struttura di Arese oggi è esposta un'ottantina di vetture, lungo un percorso diviso in tre macroaree, dedicate alla timeline, alla bellezza e alla velocità



Questo lavoro esprime anche i valori comunicati dalle Alfa Romeo di oggi?

L'architettura trasferisce il senso della continuità dell'immagine e del design della marca. Oggi non è più possibile arrivare nella piazza, che costituiva il cuore dell'headquarter e del museo: servivano un ampio parcheggio e un ingresso con una grande biglietteria, che abbiamo ricavato nella parte posteriore. Una passerella, coperta da una tettoia prolungata, prende per mano i visitatori dal posteggio, li porta all'interno, poi s'infila nell'edificio ed esce dall'altro lato, verso l'autostrada. Questo elemento, lungo centinaia di metri, è disegnato in uno stile che interpreta la consistency dell'Alfa Romeo nel design, riconoscibile attraverso gli anni. Il suo rosso, studiato con il Centro stile Alfa Romeo, riprende i colori tipici del marchio nel tempo. Abbiamo cercato di perseguire un design che non fosse datato o vintage, ma nemmeno troppo contemporaneo: un elemento molto palese, espresso con il linguaggio attuale, ma che affonda le sue radici nel passato. E questo è esattamente il linguaggio delle Alfa Romeo di oggi: parlano con la storia, ma sono contemporanee.

2015

NEL NUOVO MILLENNIO

La nascita del gruppo FCA offre ad Alfa Romeo un ruolo strategico centrale che porterà a una nuova generazione di auto: Giulia, Stelvio e Giulietta.

IN **110 ANNI** NON ABBIAMO MAI SMESSO
DI DARE FORMA ALLE EMOZIONI.

1910-2020

DA OLTRE UN SECOLO IL MARCHIO MILANESE SUSCITA PASSIONE NON SOLO CON LE PRESTAZIONI DEI SUOI MODELLI, MA ANCHE CON UN LINGUAGGIO FORMALE ICONICO ED EMOZIONALE. STILISTI E DESIGNER SPIEGANO, CON TESTIMONIANZE INEDITE, I PERCHÉ DI UN'IDENTITÀ CHE NON HA UGUALI

Quattroruote Passione Auto n. 17
Periodico bimestrale - Luglio 2020
d.usc. 30-06-2020