

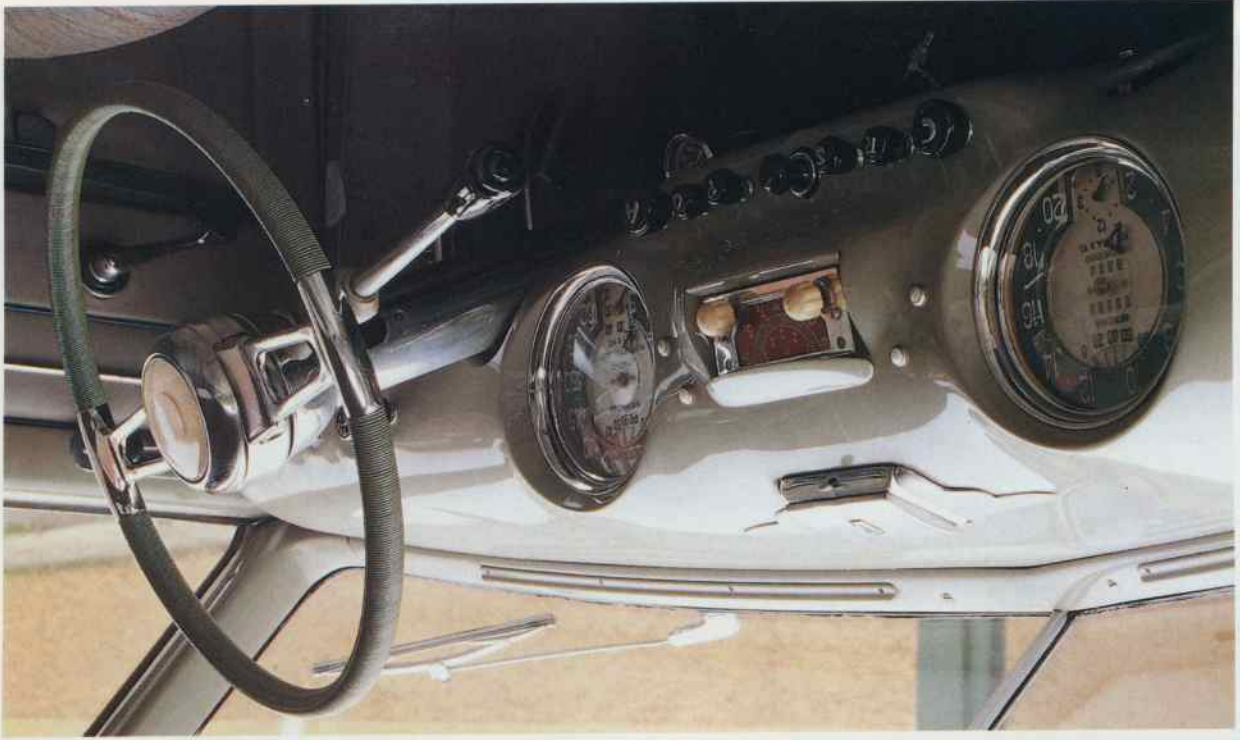
*Le più belle della storia*



# Figlia di un Dio maggiore

*Semplicità e proporzione, originalità ed eleganza. Questa imponente Alfa Romeo del 1950 è l'emblema dello stile italiano dell'immediato dopoguerra. Anch'essa, come la Cisitalia, è figlia di quella sintesi e di quella ricerca formale che ebbero in Pinin Farina il maggior profeta*





Che dire di questo frontale forse un po' americaneggiante, ma di una levità compositiva ineguagliabile?

Non sarà designato secondo i canoni della «trilobazione» Alfa (anche se il tentativo di sovrapporre uno scudetto fu fatto), ma la tranquilla potenza unita alla maestosità di questo modellato è veramente pregevole.

Il filone è quello delle precedenti Cisitalia e Maserati «A6» di Pinin Farina e ciò a ulteriore testimonianza di una continua ricerca formale, minuziosa e certosina, cominciata nell'immediato dopoguerra e terminata con la Fiat «1100 S» e con questa Alfa: tutte «figlie di un Dio maggiore».

Questi frontali bassi e larghi che i carrozzieri italiani pongono no nel dopoguerra, abbandonando gli stileni dei vari marchi, sono il primo obbligato tentativo di fronteggiare l'impeto innovativo dei vincitori americani.

Nella vista laterale si sfiora la perfezione: l'equilibrio delle masse e dei volumi, dei pieni e dei vuoti, raggiunge un'armonia sublime. La parte anteriore lievemente allungata, il flessso appena accennato in quella posteriore, le grandi coppe e il profilo lucido sotto la fiancata e la tipica finestratura definiscono questo capolavoro di eleganza e semplicità. Uniche concessioni la sottile cro-

na delle macchine più belle del primo dopoguerra, una di quelle che hanno contribuito a definire lo stile italiano; fatto di semplicità, giuste porzioni, originalità, eleganza, in una parola, bellezza. Su questo imponente telaio si cimentarono, un po' come per l'«Astura», tutti i carrozzieri e disegnatori italiani in una fantastica palestra di confronti. Il loro contributo si è fuso in modo così naturale e magistrale, in varie forme e soluzioni tipiche, da rendere difficile a posteriori definire la partecipazione esatta di ciascuno di essi. L'impressione è proprio quella di un movimento corale nel quale le singole voci ogni tanto emergono chiaramente per confluire però sempre nell'armonia generale; e quest'Alfa ne costituisce uno degli esempi migliori. Emblematica per la ricerca e la perfezione delle proporzioni, per la semplicità e la «sfrontatezza» di Pinin Farina che quando voleva imporre un suo credo estetico agiva al di sopra della identità dei marchi inseguendo il suo ideale di bellezza. Troviamo amalgamati in modo eccellente i suoi stileni e quelli di altri a testimonianza di una delle caratteristiche di questo «mostro sacro» della carrozzeria che non solo riusciva a ottimizzare le proprie originali creazioni, ma sapeva portare a perfezione anche le ricerche di altri al di là delle loro stesse aspettative.

*W*

di Leonardo Fioravanti





*La meccanica è quella dell'Alfa Romeo «6C 2500», tema obbligato per i carrozzieri italiani del dopoguerra, così come lo era stato quello della Lancia «Astura» nell'anteguerra. Presentata a Ginevra nel 1950, la «Coupé Speciale» di Pinin Farina fu giudicata la più bella auto del Salone.*



matura che delimitando il cofano fa anche da presa d'aria per l'abitacolo e quella alla base della finestratura che sottolinea un inizio di parafango posteriore.

L'improvviso ritorno in avanti del disegno terminale della finestratura, noto a tutti gli appassionati come caratteristica della Lancia «B20», era l'originalità di quegli anni. Ghià e Vignale, quindi Michelotti, Frua e gli Stabilimenti Farina realizzarono tra le Sunbeam Talbot «Ten» del '46, la Delage 3 litri e la Austin Princess del '48. Questa fiancata così tipica, qui, si fonde magnificamente nella parte posteriore che grazie al flessso sullo sportello baulo e alla corposità dei parafanghi diventa ancora più voluttuosa della famosa «B20».

Corposità omogenea a quella dei parafanghi anteriori e che nel complesso della fiancata dà un senso di protezione dell'abitacolo, insolitamente a tre posti più due. Il cambio al volante, di stile americano come il cruscotto, permetteva infatti l'uso di un sedile anteriore a panchetta che poteva accogliere anche tre persone; nella parte posteriore la volumetria del padiglione permetteva di sistemare due passeggeri secondo gli schemi tipici della Gran Turismo italiana che si andavano delineando proprio in quel periodo.

Questi Alfa, paradigma di questa architettura, non è purtroppo godibile da tutti perché in una collezione privata magnificamente conservata. Chissà che un giorno non si possano riunire in una mostra, pur nel rigoroso anonimato, tutti questi capolavori non presenti nei musei.

*Il frontale, un po' americaneggiante, è scisso da ogni identità di marchio. I fianchi corposti ed eleganti, si fondono alla perfezione col posteriore annunciando la «B20». L'unico appunto alla superba conservazione dell'esemplare riguarda i fari, che sono ilsci anziché a palpebra come in origine.*



