

I tre prototipi Bat 5, 7, 9 disegnati da Bertone su telai dell'Alfa Romeo 1900. Sono considerati ai vertici della creatività stilistica dell'epoca (1953-1955). Le tre auto sono state riscoperte negli Usa e contese dai collezionisti. Oggi appartengono a un giapponese che le ha acquistate per circa dodici miliardi di lire.

Protagonisti del "made in Italy"

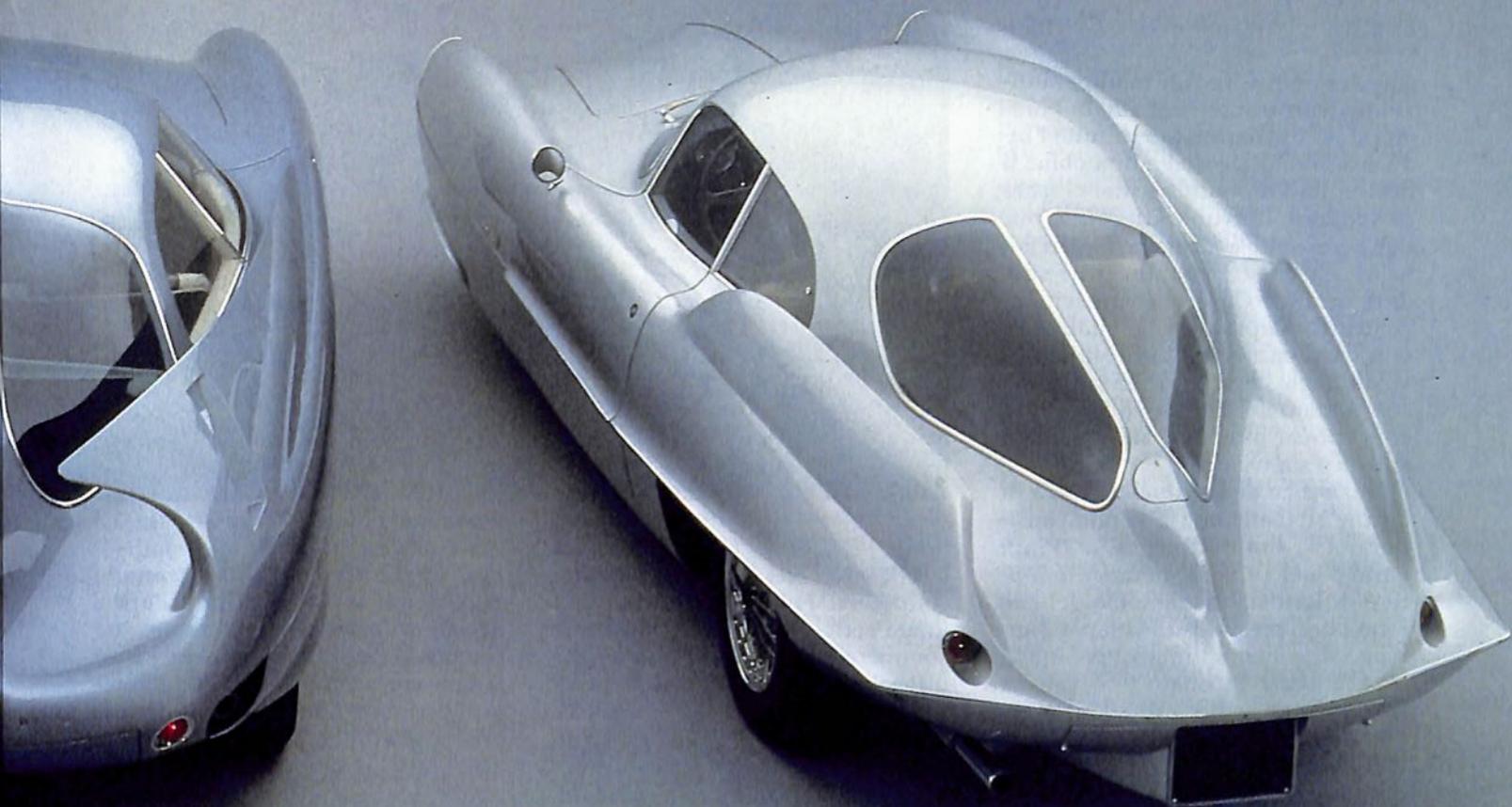
I MAESTRI DEL DESIGN

All'inizio del secolo, quando a realizzare una carrozzeria erano non spesso più di cinque persone (lo stilista, il battilastra, il forgiatore, il sellaio e il verniciatore), un polo importante del design italiano poteva considerarsi Milano, dove erano già più che attive la Carrozzeria Castagna e la Carrozzeria Sala, due aziende che avevano seguito con le proprie realizzazioni tutti i traumi del passaggio dalla vettura a cavalli a quella a motore.

Dopo la prima guerra mondiale i due carrozzieri continuarono la loro attività cogliendo lusinghieri successi sia in Italia sia all'estero, quali i riconoscimenti per le Isotta Fraschini, Lancia Dilambda e Mercedes-Benz esportate da Castagna al Salone di New York del 1929.

Intanto, a Torino, raggiungeva l'apice di un primo fortunato trentennio di sviluppo la Carrozzeria Farina, diretta da Giovanni Farina con la collaborazione di suo fratello

Pinin, il quale si sarebbe messo in proprio nel 1930. Qui, fin dagli inizi del secolo un folto stuolo di personalità fece vestire i propri telai delle più diverse marche italiane ed estere. Farina fu il primo carrozziere a maturare una visione più tecnologica ed industriale del proprio lavoro, applicando soluzioni tecniche originali e introducendo importanti novità nella costruzione delle carrozzerie, come l'adozione di lamiera stampate anziché martellate avve-



I nostri carrozzieri hanno rappresentato da sempre un fattore di prestigio e una grande forza trainante per tutta l'industria dell'auto. È il frutto di un'antica cultura architettonica e stilistica che fa sperare su un pronto recupero di competitività dell'Italia

di Marco Ruiz

nuta già nei primi anni Venti, un sistema automatico di apertura idraulica della capote installato su una Lancia Astura del 1933 o, ancora, lo sviluppo sei anni più tardi di ammortizzatori idraulici regolabili dall'abitacolo. L'attività di Sala cessò prematuramente negli anni Trenta, mentre Farina e Castagna non sopravvissero alle difficoltà dell'immediato dopoguerra, e finirono per chiudere i battenti rispettivamente nel 1951 e nel 1954.

Le sorti dello stile italiano, che avevano visto fiorire e sfiorire in cinquant'anni circa sessanta aziende, rimasero quindi legate a un pugno di nomi che, iniziata l'attività negli anni Venti, seppero resistere a quei momenti difficili. Prima di parlarne più approfonditamente, occorre premettere che, tra i due conflitti mondiali, furono gli stilisti americani, francesi e inglesi a dominare la scena del design automobilistico, vestendo le più prestigiose vetture

dell'epoca. Dopo l'ultima guerra il sopravvento degli stilisti italiani fu però molto deciso. Essi mutarono radicalmente nel giro di pochi anni i tradizionali concetti estetici dell'automobile, che si concretizzavano in linee ricche e sontuose ma spesso poco razionali.

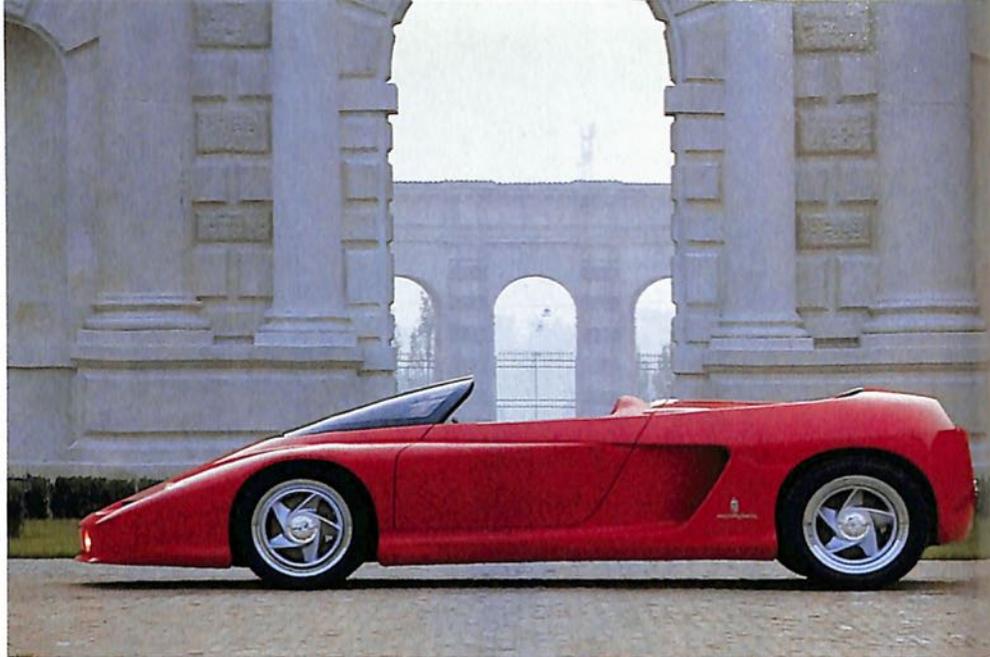
Il valore del design automobilistico venne progressivamente misurandosi con i contenuti tecnici della carrozzeria, frutto di un nuovo equilibrio fra stile, aerodinamica, si-

Lo stile

curezza e sempre più mature soluzioni strutturali e funzionali. Nuovo punto di riferimento di tutta l'industria mondiale dell'automobile, il design italiano non ha mai cessato di svolgere un ruolo di guida, pur nella crescente concorrenza esercitata in via crescente dai centri stile delle grandi Case costruttrici, soprattutto giapponesi, le quali (pur con frequenti contributi espliciti o velati degli stessi carrozzieri) hanno consolidato l'abitudine di realizzare concept-car avanzate sia sul piano stilistico sia tecnico.

Iniziatrice della attuale schiera di "firme" italiane non può non considerarsi la Pininfarina, nata "Pinin Farina" nel 1930 dal nome (diminutivo di Battista) e cognome del suo fondatore, presto distintosi per l'impiego di soluzioni innovative, quali il parabrezza inclinato e curvato in sezioni, e di ardite intuizioni aerodinamiche, seppure con una evidente influenza americana. Del 1947 è il primo originale capolavoro, la Cisitalia 202 Berlinetta, una delle primissime espressioni, accanto ad alcune Alfa Romeo e Maserati, di uno stile semplice e razionale che avrebbe influenzato le forme dell'auto sportiva nei decenni successivi.

Nel 1951 Pinin Farina fu il primo carrozziere italiano a siglare le forme di una vettura americana di serie, la Nash Healey spider. L'anno successivo iniziò la collaborazione con la Ferrari, il cui primo frutto fu

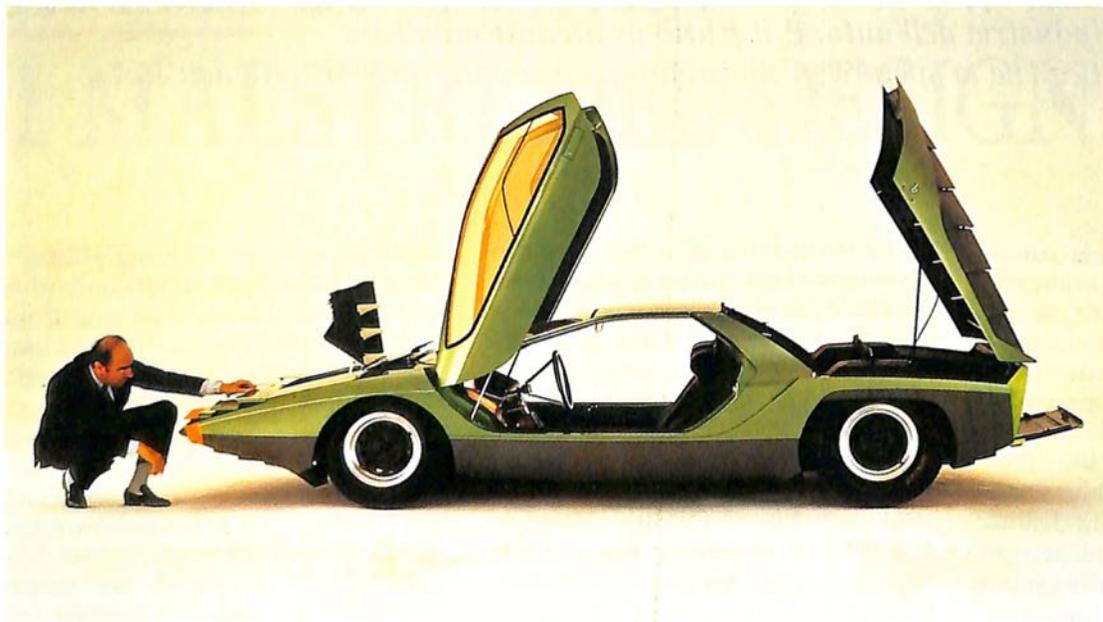


la 212 Inter. Nel 1953 è la volta del coupé Fiat 1100 TV, primo di una lunga serie di modelli "fuoriserie" commercializzati attraverso la rete ufficiale della Casa torinese. Seguirono molti altri affascinanti modelli, e spesso ricordarne alcuni vuol dire far torto ad altri non meno significativi. Non è comunque possibile non citare l'Alfa Romeo Giulietta spider del 1954 e la Lancia Aurelia B24 spider del 1955.

Nel 1963 nacque la Sigma, un prototipo basato sull'applicazione di precisi concetti di sicurezza: struttura a deformazione differenziata, piantone deformabile, abitacolo senza sporgenze e con ampie imbottiture, cinture di sicurezza anteriori e posteriori, linea esterna priva di spigoli. Si tratta di soluzioni

oggi di rigore e che dimostrano la qualità del lavoro di Pinin Farina nel contribuire razionalmente nel progresso dell'automobile. Nel frattempo non vennero comunque meno le straordinarie linee di alcune Jaguar, Cadillac, Chevrolet, che si affiancavano alle numerose Ferrari e Alfa Romeo, in una successione di incredibile continuità nella maturazione di forme e particolari di stile, via via divenuti elementi classici non solo per il carrozziere di Gru-gliasco, ma anche per l'evoluzione generale dell'estetica e della funzionalità automobilistica. Battista Farina fu nominato membro onorario della Royal Society of Arts di Londra e ottenne la "Légion d'honneur" dal generale De Gaulle. Nato nel 1893, morì nel 1966. Il figlio Sergio e il genero Renzo Carli ebbero comunque il grande merito di non disperdere il patrimonio creativo e industriale (nel 1960 la produzione aveva toccato le 10.000 unità).

Nel 1967 comparve la berlina aerodinamica BMC, un'altra vettura che, nata come esemplare unico, diede avvio alla diffusione del concetto di vettura tre volumi fast-back, ripreso da molte automobili di grande successo. Nello stesso anno entrò in produzione la Dino 206 S, la Ferrari a sei ci-



lindri che costituì la base stilistica di tutte le gran turismo di Maranello a motore centrale prodotte sino a oggi. Il 1975 è l'anno di un altro primato: con la Rolls Royce Camargue la Casa inglese cede per la prima volta al fascino di una linea italiana per una propria vettura di serie. Negli anni Settanta sono da ricordare la bella serie Fiat 130 berlina Opera, coupé e break Maremma, seguita da analoghe tre proposte su base Lancia Gamma. In entrambi i casi entrarono in produzione solo le versioni coupé. Di grande bellezza la Jaguar XJS del 1978, uno spider che sottolineava la grande abilità della Pininfarina nel creare linee moderne e affascinanti pur nel rispetto del family feeling della Casa di volta in volta interessata.

Gli anni Ottanta, non particolarmente prolifici a livello di proposte (una menzione per l'Audi Quarr del

1981, la Honda HPX del 1984 e il coupé/spider Vivace su base Alfa Romeo), hanno rappresentato per la Pininfarina una fase di consolidamento industriale: merito soprattutto del programma di produzione della Cadillac Allanté, una interessante spider prodotta a Grugliasco sulla base di telai Eldorado provenienti via aerea dagli Stati Uniti, dove vengono poi rispediti con lo stesso mezzo completati nella carrozzeria.

Con la Mythos del 1989 la Pininfarina ha continuato la serie di esemplari unici su base Ferrari, mentre una ripresa creativa a livello di più complete concept-car si è avuta in occasione del Salone di Torino di quest'anno, con la realizzazione della Ethos. Si tratta del progetto industriale completo di una interessante, piccola, divertente e razionale spider ecologica realizzabile a costi

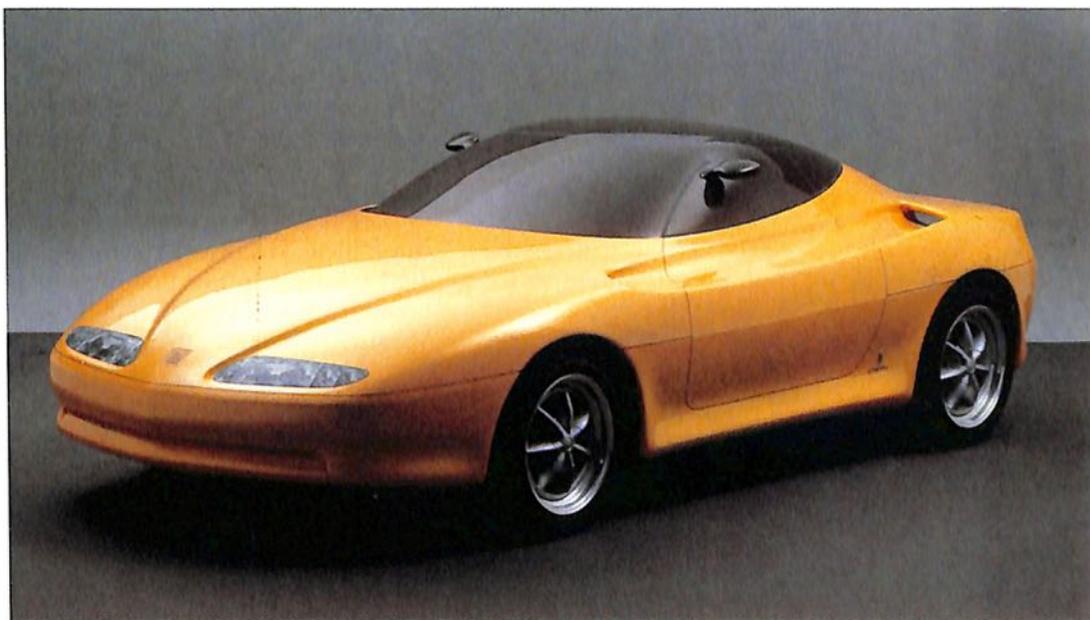
contenuti. Attualmente la Pininfarina rappresenta una realtà da 502 miliardi di fatturato annuo e con una produzione articolata sui modelli Ferrari Testarossa, Lancia Thema SW, Peugeot 205 Cabriolet e, oggi in quantità limitata, l'intramontabile Alfa Romeo Spider presentata nella sua prima versione nel 1966.

È del 1921 l'esordio automobilistico di Giovanni Bertone con una SPA 23 S Torpedo. Negli anni seguenti si consolidarono rapporti di collaborazione con tutte le maggiori Case italiane, ma soprattutto con la Lancia, tanto da pervenire alla soglia dell'assorbimento. La scelta di Giovanni fu l'indipendenza, pur nella consapevolezza che questo avrebbe significato intraprendere la meno tranquilla strada della produzione in piccola serie.

Dopo la guerra un'importante affermazione fu nel 1952 la commessa da parte dell'inglese Bristol della carrozzeria di una coupé su base MG. La definitiva consacrazione avvenne due anni più tardi con la Giulietta Sprint, della quale vennero prodotti 36.000 esemplari. Il passaggio alla dimensione industriale era compiuto. Seguì la produzione in piccola serie di altre fortunate vetture: la NSU Prinz coupé, la Alfa Romeo Giulia GT, la Fiat Dino coupé, l'Alfa Ro-

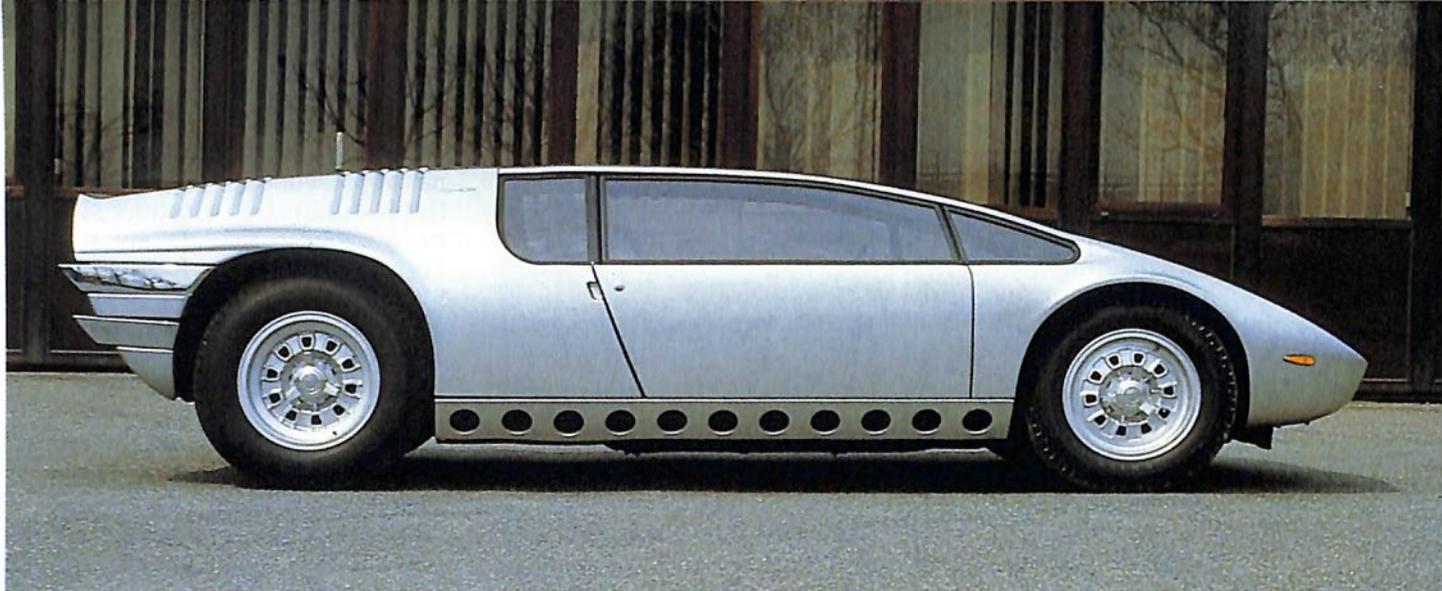


venne due anni più tardi con la Giulietta Sprint, della quale vennero prodotti 36.000 esemplari. Il passaggio alla dimensione industriale era compiuto. Seguì la produzione in piccola serie di altre fortunate vetture: la NSU Prinz coupé, la Alfa Romeo Giulia GT, la Fiat Dino coupé, l'Alfa Ro-



Linea italiana, essenzialità e leggerezza

Qui a fianco: Chronos, uno studio di Pininfarina per interpretare in chiave moderna una classica sportiva a motore anteriore. È del 1991. Sopra, la Ethos, recentissima creazione di Pininfarina, una vera scultura in movimento. Nella pagina di sinistra in alto, un altro capolavoro di Pininfarina: la Mythos del 1989 dalla linea essenziale. Sotto uno straordinario esempio di creatività: la Carabo di Bertone, su telaio Alfa Romeo 33, fu presentata al Salone di Parigi nel 1968.



La matita di Giugiaro

Quattro famose automobili firmate dall'Italdesign di Giugiaro. Dall'alto in basso: la Manta Bizzarrini, primo prototipo creato dallo stilista da "indipendente" nel 1968. Fu realizzato a tempo di record, in 40 giorni. Sopra, la Fiat Uno; sotto, la Volkswagen Golf e, in basso, la Lancia Delta C: sono le tre vetture, tra le più popolari e diffuse, disegnate da Giugiaro.



Lo stile

meo Montreal, tutte le Lamborghini a eccezione dell'ultima Diablo, la Simca 1200 coupé, la Fiat 850 coupé, la Fiat X1/9, la Dino 208 GT4, la Lancia Stratos, fino ai recenti fuoristrada freeclimber costruiti su carrozzeria Daihatsu con meccanica BMW e la Opel Kadett cabriolet, della quale vengono realizzati ben 13.000 esemplari l'anno.

Nuccio Bertone ha sempre considerato la propria azienda come un gruppo integrato dove stimolare la creatività e l'intraprendenza dei suoi migliori uomini. E oggi sono 1500 i dipendenti, distribuiti tra lo stabilimento di Grugliasco, il centro design e la società Socar ICS per la produzione di vetri speciali. Oltre alla produzione in serie, non è mancata per Bertone un'importante opera di consulenza con grandi Case automobilistiche per la definizione della linea di modelli di larga diffusione. Ricordiamo la Audi 50, la Volkswagen Polo del 1975 e le Citroën BX e XM. Significative realizzazioni sperimentali hanno legato il nome di Bertone anche ai produttori giapponesi e americani. Tra queste la Mazda MX-81 Aria del 1981

(le cui forme ispireranno non poco la successiva Citroën BX), e le Chevrolet Testudo su base Corvair Monza del 1963, che precedette idealmente le affascinanti Chevrolet Ramarro del 1984, Nivola del 1990 ed Emotion del 1991, tutte su base Corvette.

Naturalmente molto vasto il campionario di pezzi unici su base italiana, al-

cuni dei quali hanno lasciato un segno indelebile nella storia del design: l'Alfa Romeo 33 Carabo del 1968, per esempio, o la roadster Lamborghini Athon del 1980.

La Italdesign di Giorgio Giugiaro è balzata perentoriamente alla ribalta alla fine degli anni Sessanta con una filosofia operativa ben precisa: non studi stilistici ma elaborazione di progetti definiti anche nella tecnica e nei costi di industrializzazione. Si tratta di un approccio che è valso a Giugiaro, proveniente da una lunga esperienza presso la Fiat, Bertone e Ghia, una vasta sfera di importanti collaborazioni con molte Case automobilistiche. Per l'Alfa Romeo sono state realizzate l'Alfasud e l'Alfetta GT, per la Volkswagen la prima generazione di Passat, Scirocco e Golf, per la BMW la M1. La Fiat affidò alla Italdesign la Panda, la Uno; la Lancia, la Delta e la Thema. Per la Seat, Giugiaro ha inoltre realizzato la Ibiza e la Toledo, mentre la Hyundai si è avvalsa del designer italiano per la Pony e la Stellar. La Isuzu ha prodotto in serie con il nome di "Piazza" quello che era stato presentato da Giugiaro come prototipo: l'Asso di Fiori e quindi la Gemini. All'Italdesign si deve anche la Lotus Esprit, nata nel 1983 e tuttora in produzione. Caratterizzato anch'esso da un attento studio di industrializzazione è il prototipo Nazca del 1991 su meccanica BMW con telaio interamente in fibra di carbonio.

Molto importante per Giugiaro è sempre stato lo studio dell'abitabilità, che ha dato luogo a proposte di grande interesse. Dalla Lancia Megagamma del 1978, ad esempio, è nato il concetto di space-wagon che,

ripreso con tempestività da alcune Case giapponesi, si sta progressivamente diffondendo anche tra i costruttori europei e americani.

Tra i grandi carrozzieri oggi in attività è necessario menzionare Zagato, che nel 1992 ha rilanciato in pieno la propria creatività con tre progetti inediti: lo studio Hyena e due interessanti studi sul medesimo telaio della Nissan 300 ZX, denominati Seta e Bambù. In essi è evidente una felice sintesi di modernità con gli elementi tipici delle grandi vetture del passato.

Iniziata l'attività già nel 1919, la Zagato, infatti, aveva nel dopoguerra maturato una grande notorietà grazie ad alcune gran turismo di rara efficacia stilistica, quali la Aston Martin DB4 GTZ del 1959 e le celebri Alfa Romeo Giulia TZ e TZ2 degli anni Sessanta, le quali raccolsero importanti affermazioni sportive. Dell'ultimo periodo vanno ricordate l'interessante prototipo Alfa Zeta 6 del 1983, caratterizzato da una carrozzeria in alluminio molto filante, e quindi l'attuale TZ che, prodotta in serie, rimane l'ultimo esempio e il più esasperato della meccanica a trazione posteriore che ha fatto la fortuna della ventennale serie Alfetta/Giulietta della Casa del biscione.

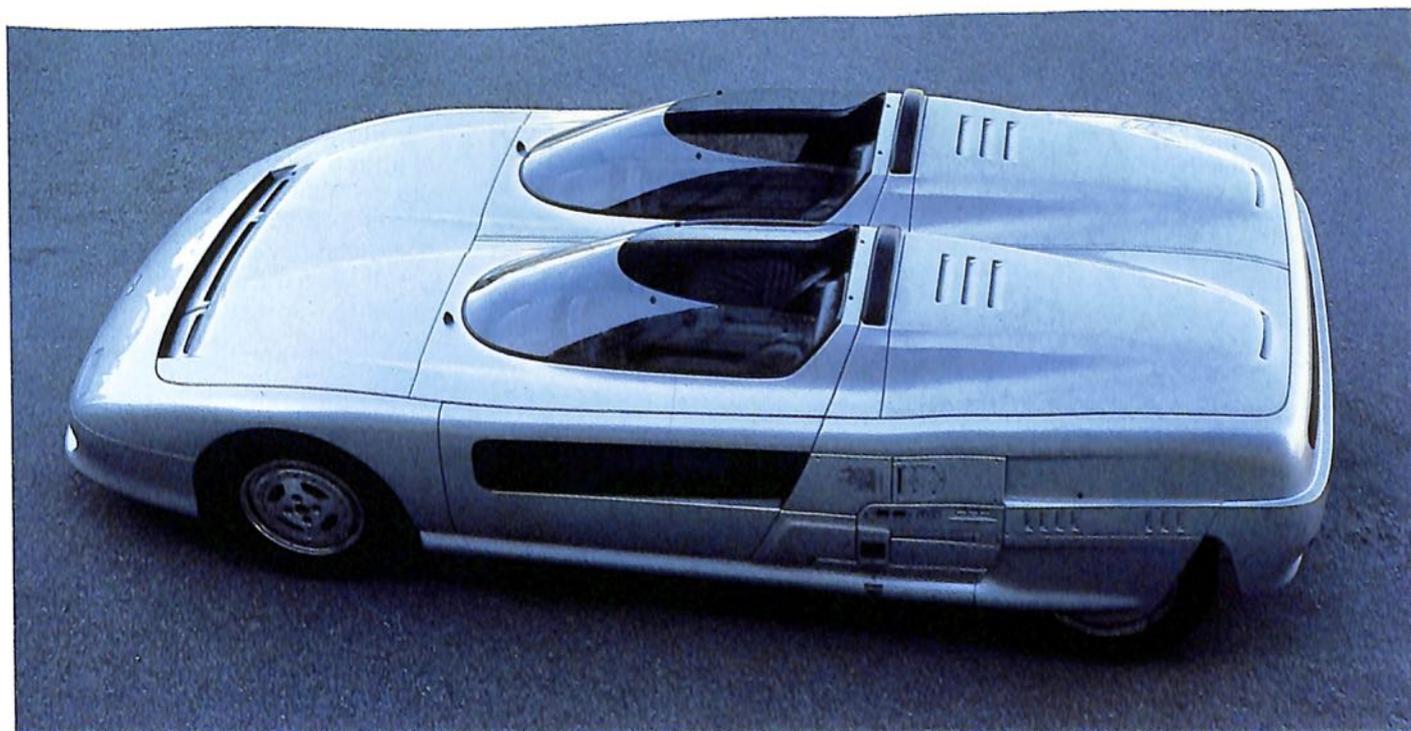
Altro nome "eccellente": Ghia. Oggi emanazione della Ford, della quale rappresenta il centro per studi stilistici avanzati, questa azienda,



fondata nel 1915 da Giacinto Ghia, ha seguito fino all'assorbimento da parte della Casa americana il filone classico dei carrozzieri negli anni Sessanta e Settanta, alternando prototipi da Salone allo studio di prototipi di serie. La collaborazione con produttori statunitensi è sempre stata comunque molto sviluppata, tanto che alcune delle più significative realizzazioni del dopoguerra furono alcuni dream-car commissionati da Ford, Packard e Chrysler. Per quest'ultima venne anche prodotta in piccola serie nel 1960 la "6,4 litri". Anche diverse Case europee si avvalsero della Ghia per vetture quali la Volvo P 180 del 1959, i due coupé Volkswagen Karmann-Ghia e la Fiat 2300 coupé. Nel 1967 la so-

Nella foto qui sopra, la Pantera carrozzata da Ghia con motore Ford a 8V; è del 1970. Sotto: la Aztec, un prototipo di ricerca per spider a due posti separati, progettato dalla Italdesign nel 1987/88. Monta motore centrale trasversale Audi Turbo.

cietà venne acquistata dalla Rowan, che ne affidò la presidenza ad Alessandro De Tomaso. Di questo periodo sono la Mangusta (1967) e la Pantera (1970), dotate entrambe di motore Ford 8V. Rilevata quindi dalla Ford, l'azienda torinese ha prodotto incessantemente prototipi di studio che spesso hanno prefigurato successivi prodotti Ford di serie, come ad esempio la bella Probe III dalla quale è derivata la Sierra. Negli anni più recenti, la Ghia ha



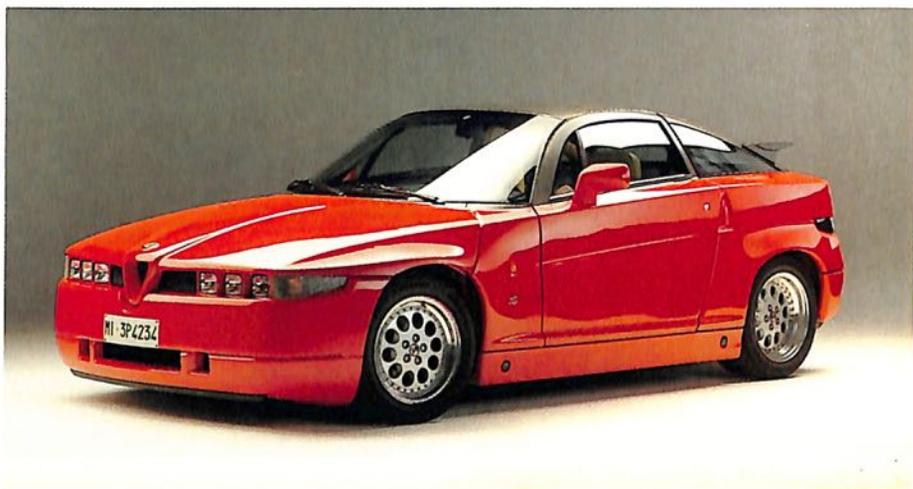


Lo stile

presentato alcuni prototipi estremamente avanzati dal punto di vista stilistico, concepiti secondo dettami piuttosto coraggiosi e anticonvenzionali. Altri carrozzieri ancora oggi in attività svolgono un lavoro significativo. Alludiamo a Coggiola, che si è fatto particolarmente notare per la piacevole interpretazione sportiva della Fiat Cinquecento allo scorso Salone di Torino e per aver dato concretezza ai prototipi Mercedes-Benz F100 e C112.

Un nome nuovo ma ormai consolidato nel programma del design automobilistico italiano è l'I.D.E.A Institute di Torino, che, attivo dal 1978, ha contribuito con immediata autorevolezza alla definizione delle forme delle Tipo 3 del gruppo Fiat, composte da Fiat Tipo, Lancia De-

Nelle due foto in alto, due realizzazioni del carrozziere Zagato, una delle grandi firme italiane dal 1919: a sinistra, la berlina Alfa Romeo Giulietta del 1957; a destra, l'Alfa Romeo SZ del 1989. Qui a fianco e sotto due moderne automobili firmate dall'I.D.E.A Institute di Torino in attività dal 1978: la recente Alfa Romeo 155 e la Lancia Dedra del 1990.



dra e Alfa Romeo 155. La qualità del lavoro dell'istituto torinese è evidenziata dalla innegabile difficoltà di dare a un unico progetto, tecnicamente piuttosto ortodosso nel segmento medio, tre volte dalla buona individuazione del rispetto dei family feeling che caratterizza i tre marchi interessati alla produzione. L'I.D.E.A Institute ha ormai consolidato il ruolo di un qualificato centro di progettazione che ha saputo meritare la fiducia dell'industria au-

tomobilistica di tutto il mondo.

Il panorama dei carrozzieri italiani che hanno lasciato un segno tangibile nella evoluzione dell'automobile non sarebbe completo senza menzionare tre aziende che hanno purtroppo cessato l'attività: Touring, Vignale e Michelotti. La prima svolse una notevole attività dal 1926 al 1966 e lanciò una particolare struttura di carrozzeria chiamata "Superleggera". La Vignale invece nel 1974, dopo 28 anni di produzione, fu assorbita dalla Ghia. Michelotti dal 1947 operò sino al 1984.

In definitiva, i carrozzieri italiani, pur nelle ricorrenti crisi e difficoltà che hanno visto scomparire anche nomi illustri, rappresentano tuttora il fiore all'occhiello di una industria automobilistica italiana che per altri versi vive un momento non particolarmente felice quanto a innovazione e dinamismo.

I numerosi progetti presentati all'ultimo Salone di Torino, nell'ambito del quale particolarmente lodevole ci è parsa l'iniziativa della Fiat di stimolare la creatività su una vettura di larga diffusione quale la Cinquecento, rappresentano una testimonianza di grande vitalità del design automobilistico del nostro Paese, che ha saputo rispondere adeguatamente alle sempre più emergenti scuole americana, giapponese e inglese. Si tratta probabilmente del frutto di una cultura architettonica e stilistica che non è facile improvvisare e che possiamo considerare un patrimonio che costituisce un fattore di ottimismo per un prossimo pieno recupero di competitività dell'automobile italiana.

Marco Ruiz