

Alla bottega del buon gusto

Fin dagli anni Venti la raffinata clientela della Lancia trovò nella carrozzeria Ghia una magistrale interprete delle sue fuoriserie. Le ultime Lancia carrozzate da Ghia si videro nel 1969.

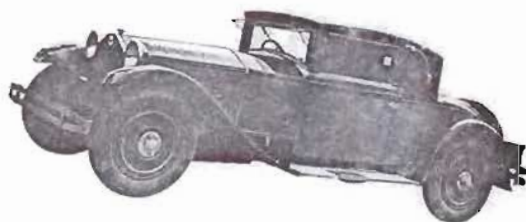


La carrozzeria Ghia nacque da un incidente automobilistico. Protagonista della vicenda fu Giacinto Ghia, pilota da corsa e collaudatore, che dopo quell'incidente decise di cambiare vita. Aprì una piccola officina in via Ilarione Petitti a Torino e iniziò a costruire le ossature in legno (scocche) che allora sostenevano le carrozzerie. Nel 1921 l'arrivo di un socio finanziatore trasformò la ditta in Ghia & Gariglio, la trasferì in una nuova sede in corso Valentino 4 e ampliò l'attività alla costruzione di carrozzerie finite. Caratteristiche comuni delle realizzazioni della Ghia & Gariglio erano "La costruzione solida e la finizione di lusso", come si leggeva in un foglio pubblicitario del 1921. Fra gli autotelai prediletti dalla raffinata clientela dell'azienda non mancarono quelli della Lancia. Proprio un modello Lancia, la Kappa,

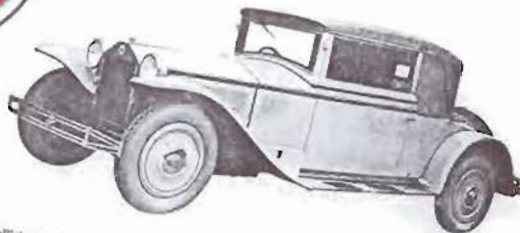
Sopra, una Lancia Augusta coupé carrozzata da Ghia nel 1934. In altre fuoriserie sullo stesso autotelaio il carrozziere osò molto di più.



Sopra, lo stemma della carrozzeria Ghia. A destra, pagina di una rivista del 1929 che riporta le foto delle vetture distinte nei principali concorsi d'eleganza di quell'anno. In alto la Lancia Lambda cabriolet carrozzata da Ghia che vinse il Concorso d'Eleganza di Roma presentata da Arturo Rinaldi.



VETTUR
PREMIAT
AI RECENT
CONCORS
D'ELEGANZA



(dall'alto in basso) Cabriolet a due posti su LANCIA "Lambda" del Dott. Arturo Rinaldi, entrato nel classifiche nel 1° ultimo Concorso su "Lambda" del 5. — Brougham lungo Stuart, lanci concorso, e Cabriolet "All Weather" pure su Lambda" di Donna Myriam Padell Concorso romano, entrambi costruiti da FARINA. — Guida in FRASCHINI del Conte Felice Tronzi, primo premio al recente Concorso Internaz. di Montecarlo.





Sopra, una Lancia Astura cabriolet realizzata da Ghia nel 1937. Nello stile è evidente la mano di Mario Revelli de Beaumont, uno dei collaboratori più geniali del carrozziere. A destra, due "figurini" di Mario Revelli per altrettante Aprilia da proporre ai clienti della carrozzeria Ghia.



A sinistra, una Lancia Aprilia fuoriserie del 1938 sovraccarica di cromi e di elementi decorativi. A qualche cliente della Ghia le auto piacevano così.



illustrò una pagina pubblicitaria del carrozziere, che presentandola osservò con una punta d'orgoglio: "Anche sui tipi sport la clientela desidera oggi il comfort e la signorilità. Ecco un modello, che unisce queste qualità in una bella linea sobria e moderna". Si evince come lusso e sportività fossero fin dai primi momenti alla base di una filosofia costruttiva che richiamò una clientela ricca, sportiva, raffinata costituita da molti estimatori della Lancia.

Nel 1923 il fondatore cambiò il socio e la ragione sociale: l'azienda si chiamò Ghia & Actis. Gli affari andarono talmente bene che nel 1926 Ghia rilevò la quota di Actis e proseguì l'attività da solo con il proprio nome nel marchio.

Il carrozziere trovò un alleato formidabile nell'autotelaio Lancia Lambda, che era così snello e armonico da permettere carrozzerie di assoluta bellezza. Proprio con una Lancia Lambda, la cabriolet a due posti costruita nel 1929 per il fervente lancista dott. Arturo Rinaldi, Ghia meritò un premio di prestigio nel Concorso d'Eleganza dell'A.C. di Roma. L'anno dopo una Lancia Lambda VIII Serie carrozzata cabriolet-spider su disegno del conte Mario Revelli de Beaumont portò a Ghia il primo premio nel Concorso d'Eleganza di Torino. Questi sono solo due dei molti riconoscimenti conferiti alle Lancia vestite da Ghia.

Nel 1933 la disponibilità dell'autotelaio della piccola Augusta allargò la clientela. Le Augusta di Ghia carrozzate spider, coupé o berlina presentarono quasi sempre linee molto aerodinamiche e soluzioni stilistiche d'avanguardia che orientarono il gusto dell'epoca. Nel 1936 le linee aerodinamiche si imposero definitivamente grazie anche alla fenomenale Lancia Aprilia che portò una ventata di innovazioni nel mondo dell'auto. Paradossalmente questo modello così perfetto nella sua elegante semplicità spinse alcuni clienti tradizionalisti a chiedere a Ghia di realizzare diverse Aprilia fuoriserie sovraccariche di elementi decorativi, ma la maestria di Ghia evitò la caduta nel cattivo gusto.



Sopra, una snella Spider con meccanica Aprilia realizzata nel 1947 da Ghia. Il lavoro dello stilista fu agevolato da uno speciale telaio ribassato.

A destra, questa Aprilia Coupé splendidamente proporzionata da Ghia concluse il ciclo del modello, che nel 1950 fu sostituito dalla Aurelia.





A sinistra, il prototipo A10 con la guida centrale e il motore posteriore che Gianni Lancia fece vestire da Ghia per uso personale.

Sotto, un'Aurelia Coupé fuoriserie realizzata nel 1950 con uno stile che vedremo anche su una berlina a 2 porte e su una berlina a 4 porte.

Sotto, a destra, un'Aurelia berlina a 4 porte realizzata su un disegno di Giovanni Michelotti declinato anche in una coupé e in una berlina a 2 porte.

Sotto, a sinistra, una Lancia Aurelia berlina a 2 porte che conserva l'impianto stilistico della precedente.



Via via che il tempo passava lo stile di Ghia evolveva, ma nel 1940 tutto si fermò a causa della guerra. Allora i capannoni di corso Valentino fecero posto alla riparazione dei mezzi militari e alla costruzione di biciclette. Poi un brutto giorno i bombardamenti li rasero al suolo. Giacinto Ghia non resse al dolore e si spense il 21 febbraio 1944. La vedova affidò il marchio a Mario Felice Boano e Giorgio Alberti, i più stretti collaboratori del marito. I due ripartirono in locali di fortuna reperiti in via Tommaso Grossi, per poi trasferirsi in corso Unione Sovietica.

Sotto la direzione di Boano uscirono dalla carrozzeria Ghia alcune Lancia Aprilia coupé e spider che brillarono per compattezza dei volumi e freschezza dello stile. In generale i modelli del dopoguerra interpretarono la linea "ponton", che imponeva l'integrazione dei parafranghi nel corpo vettura. Alla fine degli anni Quaranta i tecnici della Lancia iniziarono a immaginare i modelli del nuovo corso e fra questi ipotizzarono la A-10 con il motore poste-



riore e la guida centrale. Gianni Lancia decise di tenere il prototipo per uso personale e per dargli un'adeguata veste estetica si rivolse alla carrozzeria Ghia. Fu esaudito rapidamente e fu pienamente soddisfatto, tanto che rinnovò la fiducia al carrozziere quando decise di costruire una piccola serie di Aurelia coupé.

Ancora una volta la carrozzeria Ghia fu velocissima e in breve tempo preparò il prototipo di quella che diventò l'Aurelia GT B20, una delle più apprezzate automobili sportive del suo tempo. Paradossalmente il successo del modello non giovò a Ghia. Infatti, dopo avere costruito le prime 98 Aurelia GT il carrozziere dovette rinunciare a favore di Pinin Farina, il solo carrozziere che all'epoca avesse una capacità produttiva adeguata. In ogni modo la carrozzeria Ghia fu molto attiva sull'autotelegrafo della Lancia Aure-



Sopra, la Lancia Aurelia berlina President realizzata da Ghia con uno stile americaneggiante ispirato da alcune Chrysler disegnate per lo stesso carrozziere da Virgil Exner.

A destra, il frontale di una Lancia Aurelia coupé ispirata da un disegno dello stesso stilista.





A sinistra, la Lancia Aurelia GT in costruzione presso la carrozzeria Ghia. Il carrozziere dopo 98 esemplari rinunciò alla commessa, che fu assunta da Pinin Fanna.

A destra, una Lancia Aurelia carrozzata Coupé da Ghia nel 1954 su disegno di Giovanni Michelotti. Sul frontale si notano i proiettori e i fendinebbia racchiusi in cornici ovali. Sotto, una delle più strane Lancia Aurelia carrozzate da Ghia: una coupé di sapore americano disegnata da Gian Paolo Boano, figlio di quel Mario Boano che dalla fine della guerra al 1954 resse le sorti dell'azienda.



fatto casuale, ma con l'uscita di Mario Boano finì la stagione della collaborazione della carrozzeria Ghia con la Lancia. Entrambe le aziende arrivarono alla fine degli anni Sessanta e si incontrarono profondamente diverse nel 1969. Per quanto riguarda la Ghia, nel 1963 l'improvvisa morte di Luigi Segre, che era subentrato a Boano, portò una rapida serie di passaggi di proprietà. Dopo la presidenza Gino Rovere, che durò un solo anno a causa del suo decesso, il pacchetto azionario passò dal-

lia che vestì in mille modi. Non si può ricercare un'unità di stile nei disegni delle Aurelia carrozzate da Ghia perché la carrozzeria torinese, grazie a diverse circostanze favorevoli divenne un punto d'incrocio culturale nel quale si scambiarono idee gli stilisti americani e i migliori italiani, come, Giovanni Michelotti, Pietro Frua, Giovanni Savonuzzi e Gian Paolo Boano, figlio di Mario. Alcune Aurelia carrozzate rappresentano chiari esempi di "contaminazioni" dello stile americano, altre sono declinate nel più sobrio stile italiano, altre ancora seguono linee di sviluppo nuove e interessanti. Nel 1954 Mario Boano uscì dalla Ghia per mettersi in proprio e per assumere nel 1958 la direzione del neonato Centro Stile Fiat. Molto probabilmente fu un

la vedova Segre a Leonidas Raphael Trujillo y Molina, discusso dittatore dominicano. Nel 1967 con un passaggio di mano patrocinato dall'imprenditore italo-argentino Alessandro De Tomaso la carrozzeria torinese diventò di proprietà dell'americana Rowan. Da qui iniziò un turbino di riassetti societari ordito dal solito De Tomaso, che alla fine consegnò alla Ford le attività e il marchio della Ghia. Prima che ciò avvenisse, però, le strade della Lancia e della Ghia si erano di nuovo incontrate e avevano dato vita a due interessanti prototipi disegnati entrambi da Tom Tjaarda. L'uno aveva come base l'autotelaio Flaminia, l'altro quello della Fulvia HF. Ma il vero compito assegnato da De Tomaso alle due fuoriserie fu di attirare l'interesse della Ford sulla Lancia, che giunta alla fine della gestione Pesenti cercava una soluzione per proseguire. Come sappiamo, la trovò nella Fiat.



Sopra, la Marica disegnata da Tom Tjaarda per il pianale Flaminia.

A destra, la Lancia Fulvia HF disegnata per la carrozzeria Ghia da Tom Tjaarda. Con questo modello il designer svolse una sua personale ricerca per portare la struttura all'interno della carrozzeria come in architettura si stava facendo con i grattacieli.

