



Gilberto Colombo alla guida di una sua creazione per Ghia

# GILCO & COLOMBO: IL RE DEI TUBI

CON I SUOI TUBI AL CROMO MOLIBDENO CURVATI A FREDDO, L'INGEGNERE MILANESE È STATO IN GRADO DI ABBINARE LEGGEREZZA E MANEGGEVOLEZZA A POTENZA E ROBUSTEZZA, SEDUCENDO PRATICAMENTE TUTTI I PIÙ IMPORTANTI PRODUTTORI DI VETTURE SPORTIVE ITALIANI

di Laura Ferriccioli

Il primo a crederci, già alla fine del 1946, è stato Stanguellini. Poco dopo sono arrivati Ermini, Nardi-Danese, Giusti. Oltre a una miriade di preparatori e di altri costruttori artigianali. Poi è stata la volta dei grandi nomi: Maserati, Ferrari, Alfa Romeo. Difficile trovare una sportiva degli anni Cinquanta che non fosse costruita con un telaio pensato da Gilberto Colombo, il grande progettista che ha rivoluzionato il mondo delle auto da corsa con il marchio Gilco Autotelai. Con i suoi tubi al cromo molibdeno curvati a freddo, l'ingegnere milanese ha portato avanti continui studi su come abbinare leggerezza e maggiore stabilità alla potenza dei motori, contribuendo in maniera netta al successo di tante case automobilistiche. A cominciare dai telai tradizionali 750 e 1100 della Topolino, sui quali l'urgenza era aumentare la tenuta di strada, Colombo ha sempre elaborato soluzioni ad alto tasso di innovazione, passando subito ai più moderni a traliccio. Dai quali, nel 1950, ha creato l'esclusivo

modello Tuboscocca, una struttura aerodinamica completa "a gabbia", che in alcuni casi includeva anche il sostegno integrale della carrozzeria (modello Isorigid). "Durante la guerra aveva già avuto l'idea di utilizzare in altri settori i prodotti industriali in acciaio aeronautico che la ditta A. L. Colombo, di suo padre, sagomava per le forniture alla Caproni, alle Officine Reggiane e a tanti altri", specifica Martino Colombo, classe 1952, che fin quando Gilco non è mancato, nel 1988, ha lavorato insieme a lui nell'azienda di tubi speciali creata da Gilberto. La Manovella lo ha incontrato e, nell'anno del centenario dell'ingegnere, nato il 28 agosto 1921, gli ha rivolto alcune domande per celebrarne la memoria.

*"Eravamo cugini: lui era figlio di Angelo Luigi Colombo e io ero figlio di Carlo, il fratello", precisa Martino. "Gilberto sapeva che m'ero iscritto al Politecnico e quando ha avuto bisogno di un disegnatore mi ha assunto. Era il 1981".*



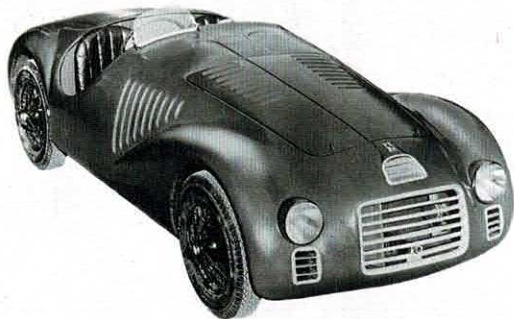
### A quando risale il primo approccio di Gilco ai telai?

"Quando si è diplomato al liceo classico, Gilberto ha ottenuto un angolino nell'azienda di famiglia per cominciare a sperimentare. Lì, nel 1939, si è dedicato giorno e notte a un telaio, perché aveva idea di andare a correre alla Mille Miglia. E così, con il supporto di mio padre, che gestiva la trafileria e la produzione, ha messo insieme un'auto che per lui era da competizione. Era però basata sulla vecchia componentistica di una 1500 6 cilindri Fiat disastata e non è durata molto. È stata la prima Gilco in assoluto. Dopo questa esperienza, Gilberto si è iscritto al Politecnico di Milano dove, appena finita la guerra, il professor Mario Speluzzi, direttore tecnico della Scuderia Milan dei fratelli Ruggeri, lo ha incoraggiato a progettare un telaio tubolare, che è stato di fatto il primo costruito e venduto dalla Gilco".

### E l'intensa collaborazione con il Cavallino come è nata?

"Alla fine del 1946, durante l'incarico di direttore tecnico nell'azienda del papà, Gilberto vede un giorno sul Corriere della Sera un annuncio di Enzo Ferrari che mette in vendita delle fresatrici. Le macchine gli servono, e per arrivare a Maranello senza strade né ponti impiega quasi due giorni. Ricevuto dal ragioniere che cura le vendite, quando sente il prezzo fa un passo indietro. Pochi minuti dopo "il commendatore" gli rivela in modenese che sta finalmente finendo un'auto, perciò deve mettere insieme una buona somma. Incuriosito, Gilberto gli chiede della vettura e gli parla intanto dei telai che ha iniziato a fare nella ditta del padre, che Ferrari conosce. Passano nell'ufficio tecnico, gli vengono presentati Gioacchino Colombo e due disegnatori. Rimanono a parlare fino a mezzanotte. Ed ecco che Gilberto quando riparte

La Ferrari 125 Sport del 1947, prima Ferrari prodotta.



porta con sé una bella stretta di mano del Drake, che gli commissiona il telaio della Ferrari 125 S. Altro che fresatrice. È nata così un'alleanza durata per tutto il decennio successivo".

### In pratica, tutti i telai Ferrari dalla nascita del marchio fino al 1958 sono opera di Gilberto.

"Mio cugino mi diceva che quegli anni sono stati tra i più belli della sua vita: Ferrari gli aveva messo a disposizione un ufficio con un disegnatore a Maranello, e lui vi passava un paio di giorni alla settimana".

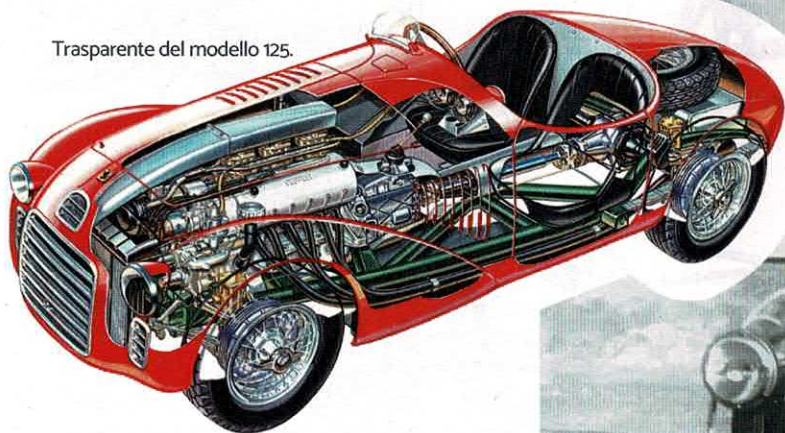
### Poi c'è stato lo stop alle corse...

"Già il 1955 per Gilberto è stato un anno traumatico perché a maggio è morto Alberto Ascari, suo grande amico. Poi, circa un mese dopo, la tragedia di Le Mans l'ha turbato di nuovo profondamente. Per la Gilco, che era arrivata ad avere una ventina di dipendenti, la sospensione delle gare ha causato un periodo terribile sotto l'aspetto finanziario. In più ci sono stati per Gilberto problemi di salute e continui contrasti col padre, il quale, nonostante tutti i telai che il figlio aveva realizzato, non vedeva di buon occhio il suo impegno in questo campo. Mi ha anche raccontato che Enzo Ferrari, sapendo di questa sua difficoltà familiare, gli disse un giorno che al di là della strada aveva dei terreni e se voleva poteva trasferirsi a lavorare da lui: "Ti costruisco il capannone e sarai il mio uomo dei telai". Ma Gilberto non accettò, e più volte m'ha detto di aver fatto un errore. Del resto, però, se avesse accettato non avrebbe potuto impegnarsi nelle sue altre passioni, ovvero gestire la propria azienda e progettare barche e biciclette." ➤

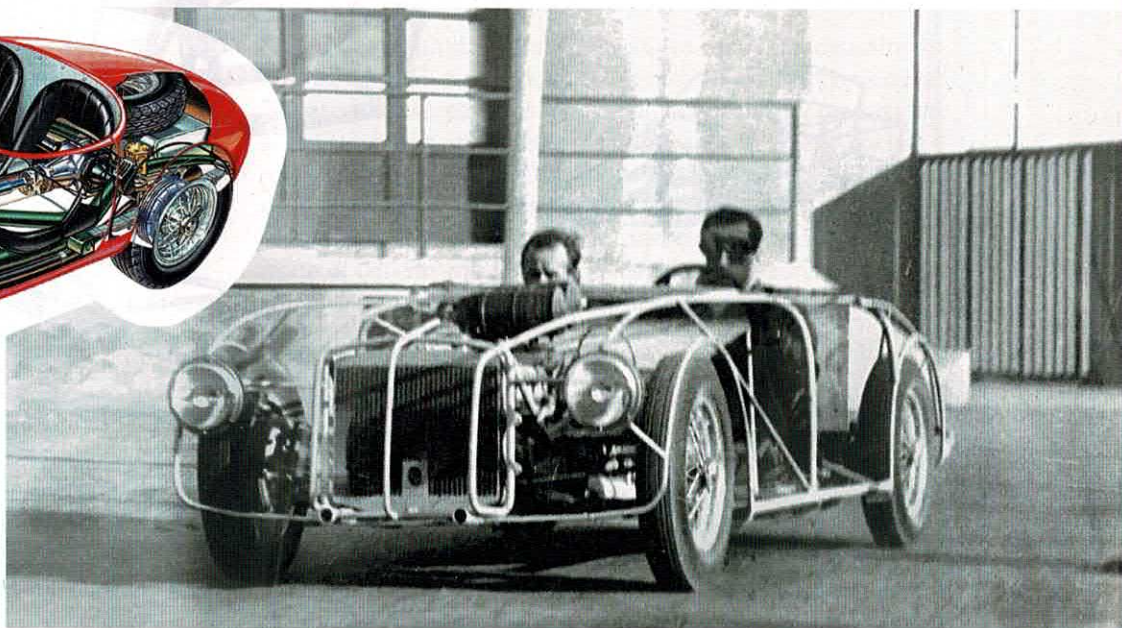
La Cisitalia-Colombo del Barone La Motta del 1950.



Trasparente del modello 125.



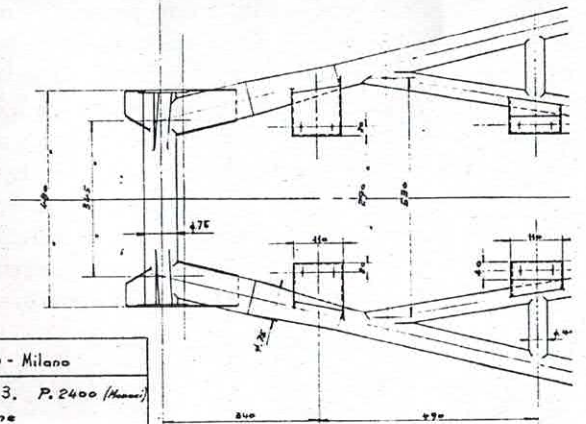
L'autotelaio di una Gilco 205 Fiat 1100 Spider Zagato del 1949. Alla guida Gilberto Colombo nel piazzale della A.L. Colombo per il primo collaudo.








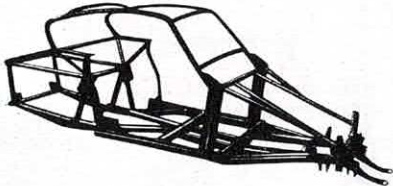
Sopra, a sinistra, l'Alfa Romeo 6C 2500 Supergioiello Ghia Gilco Coupé del 1950.  
 A destra, la Ferrari Vignale 340 Mexico del 1952.  
 Qui a fianco, dettaglio di una tavola per un telaio Cisitalia 203.  
 Sotto, la "Tuboscocca Isogrid" per la Ferrari 212 Berlinetta MM in una pubblicità della Gilco Autotelai e in un'immagine diffusa dall'azienda all'epoca.  
 In basso, la struttura per la Ferrari 250 GT Testarossa.



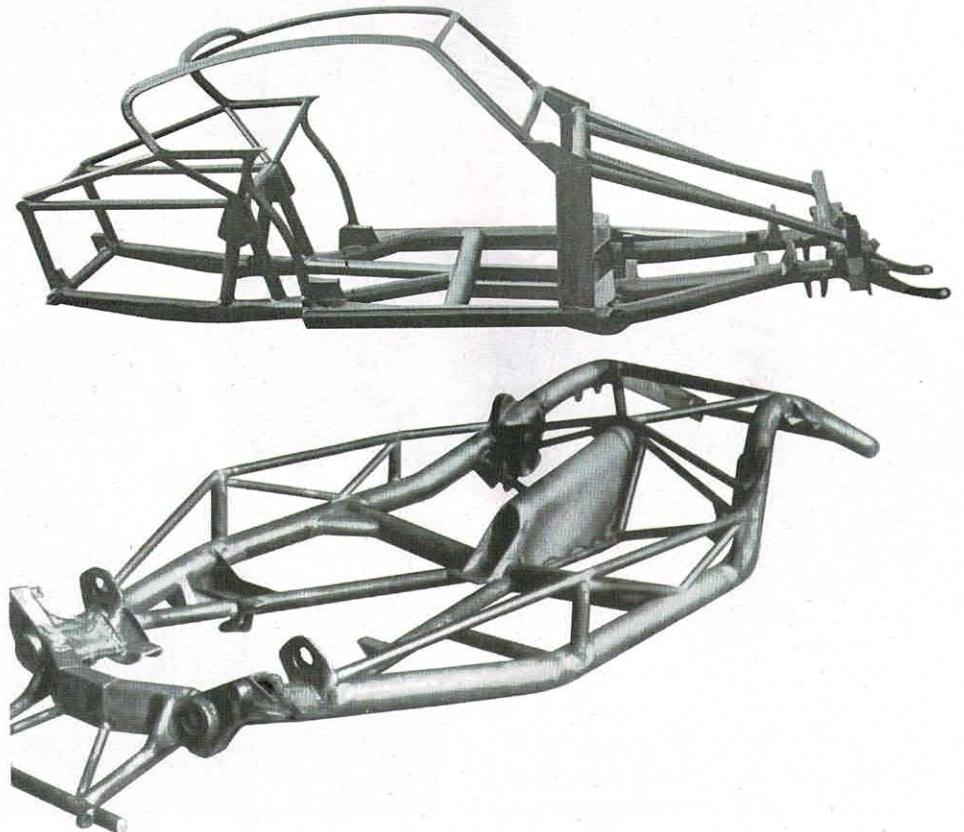
Gilco - Milano	
Telaio 203. P. 2400 (Hanni)	
Assieme	
Scala 1:5	
28 - 2 - 1960	AUT-530



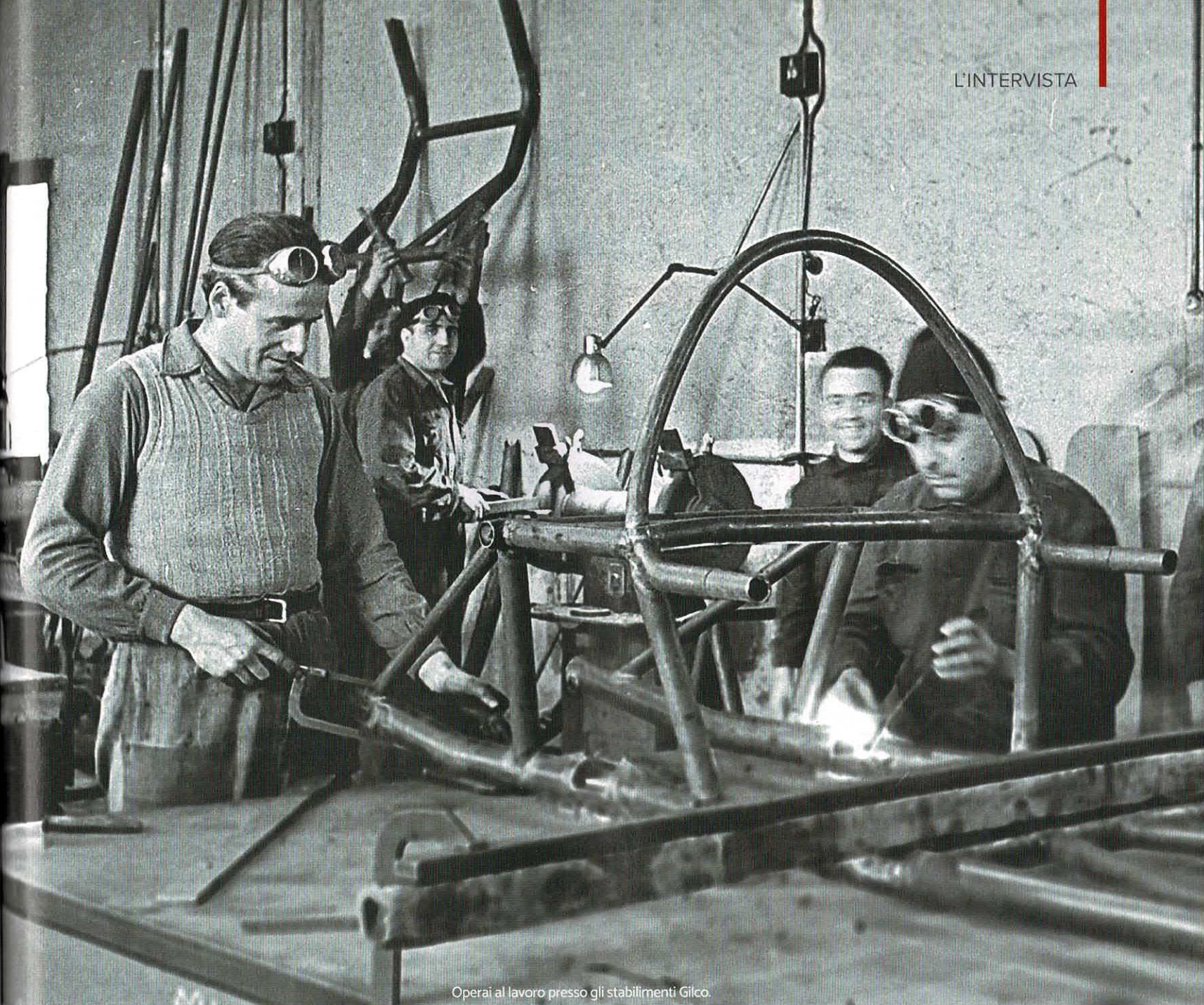
GILBERTO  
COLOMBO  
MILANO



**GILCO AUTOTELAI**  
 S. R. L. MILANO - VIA A. TANZI, 16 - TELEFONO 296.872  
TELEGRAMMI TELAITUBO C. C. I. DI MILANO N. 301444







Operai al lavoro presso gli stabilimenti Gilco.

#### **Che tipo era Gilberto Colombo, com'è stato lavorare con lui?**

*“Era una persona che faceva sentire gli altri a proprio agio, sul lavoro dava tante di quelle informazioni...! Tutto ciò che ho appreso nel campo della progettazione lo devo a lui. Mi diceva che da quando si comincia dal foglio bianco a quando si arriva a un buon risultato si deve ripensare e rifare tutto sette volte”.*

#### **Qual è stato l'ultimo progetto Ferrari firmato Gilco?**

*“È stato il primo prototipo della Ferrari 250 Testarossa, ma la collaborazione è continuata come è avvenuto anche con le altre case, a partire dalla Maserati. Quando ha lasciato la trafigleria del padre, nel 1966, Gilberto ha conservato la proprietà del marchio Gilco ma non poteva più dedicarsi a tutto campo alle automobili. Ha rilevato la Trafiltubi (che esiste tuttora e detiene l'archivio aziendale della Gilco e il registro storico, ndr) e si è occupato di automobilismo come professionista indipendente. Anche in Lamborghini l'hanno chiamato per qualche prova di collaudo sulla prima GT, la 350. Negli anni Sessanta aveva poi costituito una società, la Tecnostrutture, con la quale aveva realizzato i telai della Fiat Ghia 1500 GT”.*

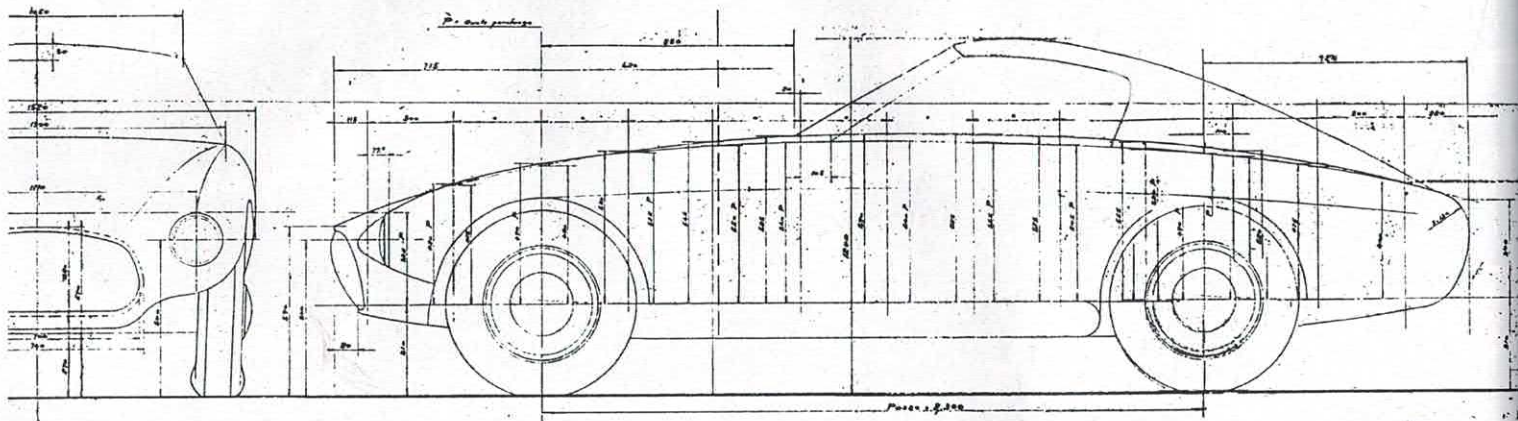
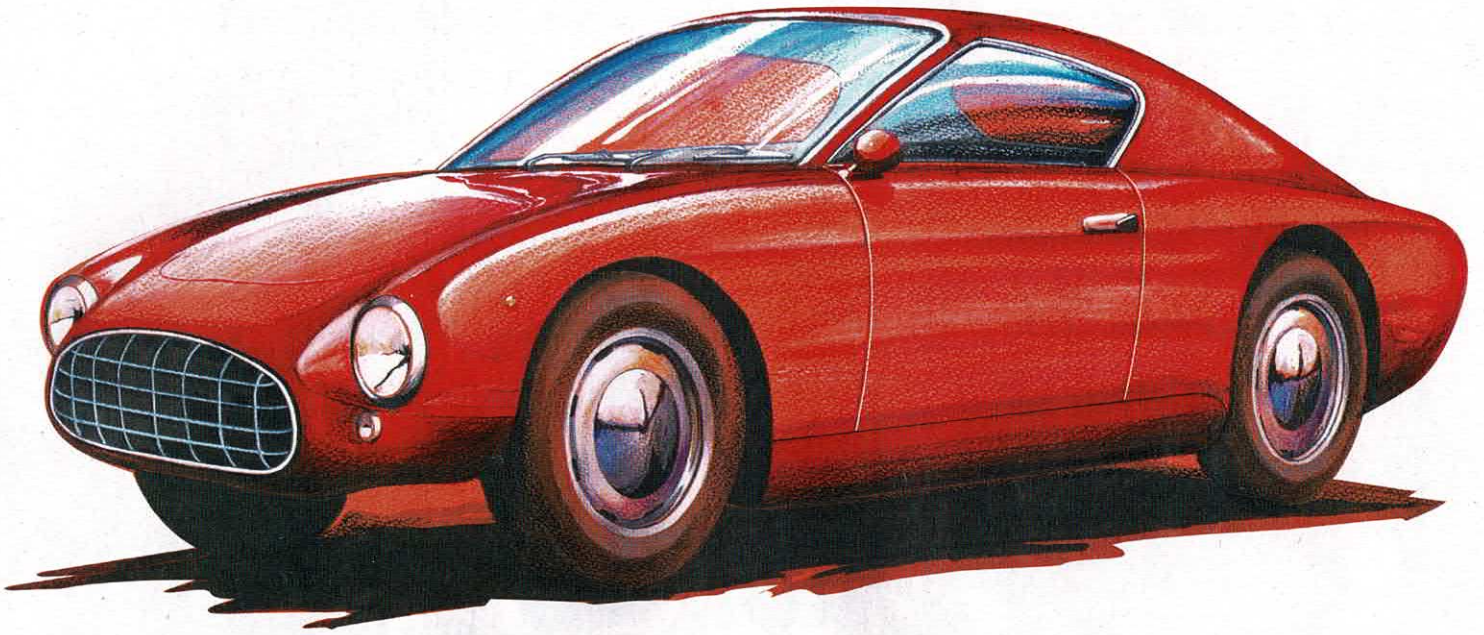
#### **Tra le tante rarità stradali con telaio Gilco c'è la splendida Alfa Romeo 6C 2500 SS del 1951, unico dei quattro esemplari realizzati.**

*“È stata una sorpresa di chi l'ha acquistata negli anni Novanta, che si aspettava un normale telaio Alfa Romeo e ha scoperto durante il restauro che era un Gilco. L'ho saputo da Angelo Tito Anselmi, il giornalista: era stato contattato dall'austriaco che aveva acquistato la vettura e insieme siamo andati ad autenticarla. È successo dopo la morte di Gilberto, che per l'Alfa Romeo ha creato parecchi progetti: probabilmente questo telaio doveva anche ospitare la meccanica del successivo 6C 3000 che poi non è stato prodotto”.*

#### **Molte sono anche le vetture che non hanno visto la luce, tra le quali la Gilco 237 che l'ingegnere aveva studiato per Cisitalia quando l'azienda era ormai in amministrazione controllata.**

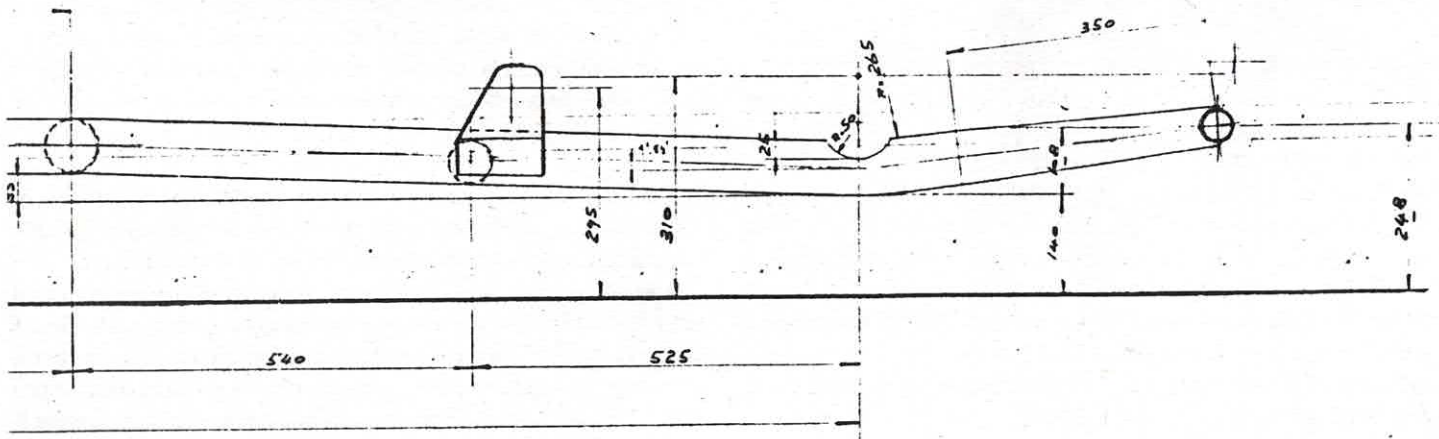
*“Gilberto suggerì a Dusio figlio di costruire una vettura meno costosa della Berlinetta 202 per consentire un maggior margine alla ditta. E aveva cominciato a mettere insieme un telaio tubolare con la meccanica della Fiat 1400: è l'unico progetto di Gilberto sopravvissuto fino a noi completo, con telaio già eseguito e le lamiere della carrozzeria. ➤”*





La Gilco Cisitalia 237 del 1954 e le tavole tecniche con il dettaglio della parte posteriore del telaio.

Gilco - Milano	
Telaio '237.	
Assieme	
Scala 1:5	AUT. 633
16-9-54	

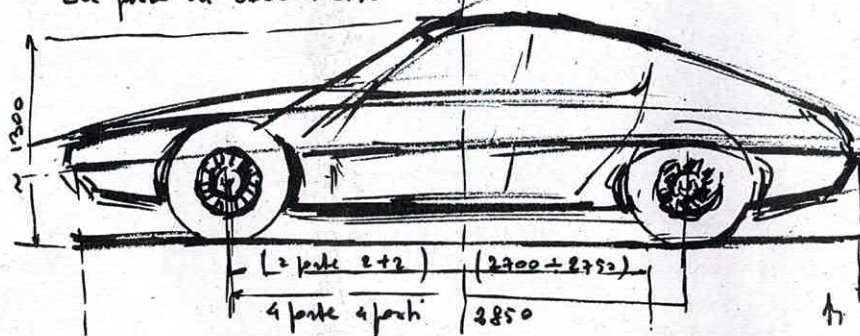




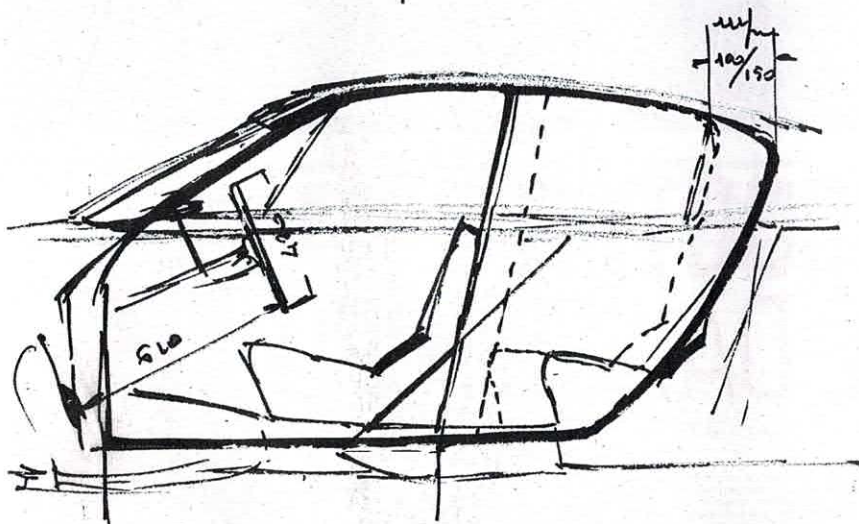
- Velina Iso Rivolta. Modello -  
 - Berlina 4 porte 4 posti. Motore - 8V. 5340 HP 300  
 - Schema di massima. ( 8V. 6400 HP 325)

NB. Nel dimensionare tener conto di poter ricavare dallo stesso modello anche una variante 2 porte 2+2 con passo di 2200 + 2450

LINEA 52. MAESTRA



Partire di ferro nido.  
 ————— linea portiere 4 porte 4 posti  
 - - - - - linea portiere 2 porte 2+2

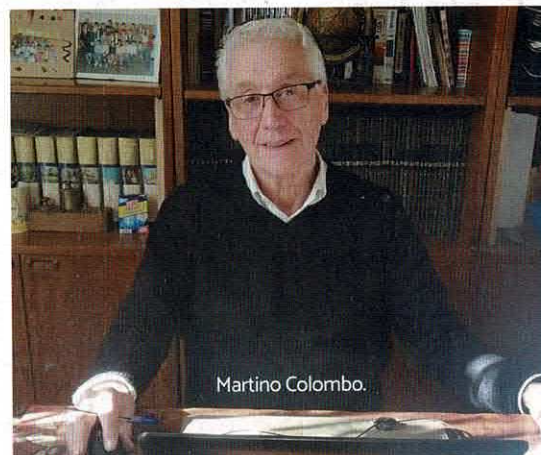


Schizzi e "idee" per un modello Iso Rivolta coupé a 4 porte e 4 posti.

Ci sono poi dei disegni per una Cisitalia 403 Competizione, che non abbiamo mai capito cosa dovesse essere. Forse un'ulteriore versione, magari da corsa, della 202D con motore 2000. Intanto siamo venuti a sapere che i quattro telai della 202D sono di Gilco".

**Gilberto Colombo pensava anche all'efficienza della carrozzeria e in qualche caso se ne è occupato direttamente.**

"È vero, infatti non molti lo sanno, ma all'interno della Gilco c'era anche un piccolo reparto con tre battilastra, di cui uno proveniente da Zagato. Molte carrozzerie sono state messe a punto da Gilco per i gentleman driver, ma non solo. L'azienda aveva cominciato a fare studi di stile e aveva lavorato per Vignale. Mentre con Maserati Gilberto ha collaborato alla 3500 GT, anche se sono stati scelti i bozzetti della Touring. La Berlinetta 214, poi, realizzata con telaio Isorigid, è sempre stata considerata un'opera di Zagato ma in realtà



Martino Colombo.



Il trofeo che Enzo Ferrari fece regalare a Gilberto Colombo dopo le vittorie del 1952 e 1953.

Gilco aveva costruito anche la carrozzeria. Nel 1953 è stata la sua auto personale, un pezzo unico esportato in seguito negli USA. Era un progetto che aveva proposto per la Siat Daina, con meccanica Fiat 1400".

**Quali progettazioni automobilistiche l'hanno visto impegnato in tempi più recenti?**

"La proposta di carrozzeria per la Daimler SP 250 e un progetto per un'Alfa Romeo da rally Gruppo B insieme a Zagato, mai prodotta. Gilberto era stato anche interpellato per una supercar, la Diabolo, che doveva essere realizzata sostituendo il telaio multitubolare della Countach. Le soluzioni scelte dalla Lamborghini furono poi altre ma intanto anche negli anni Ottanta, tecnologicamente molto più avanzati, in fatto di tecnica estrema Gilco ha continuato ad avere una buona voce in capitolo".