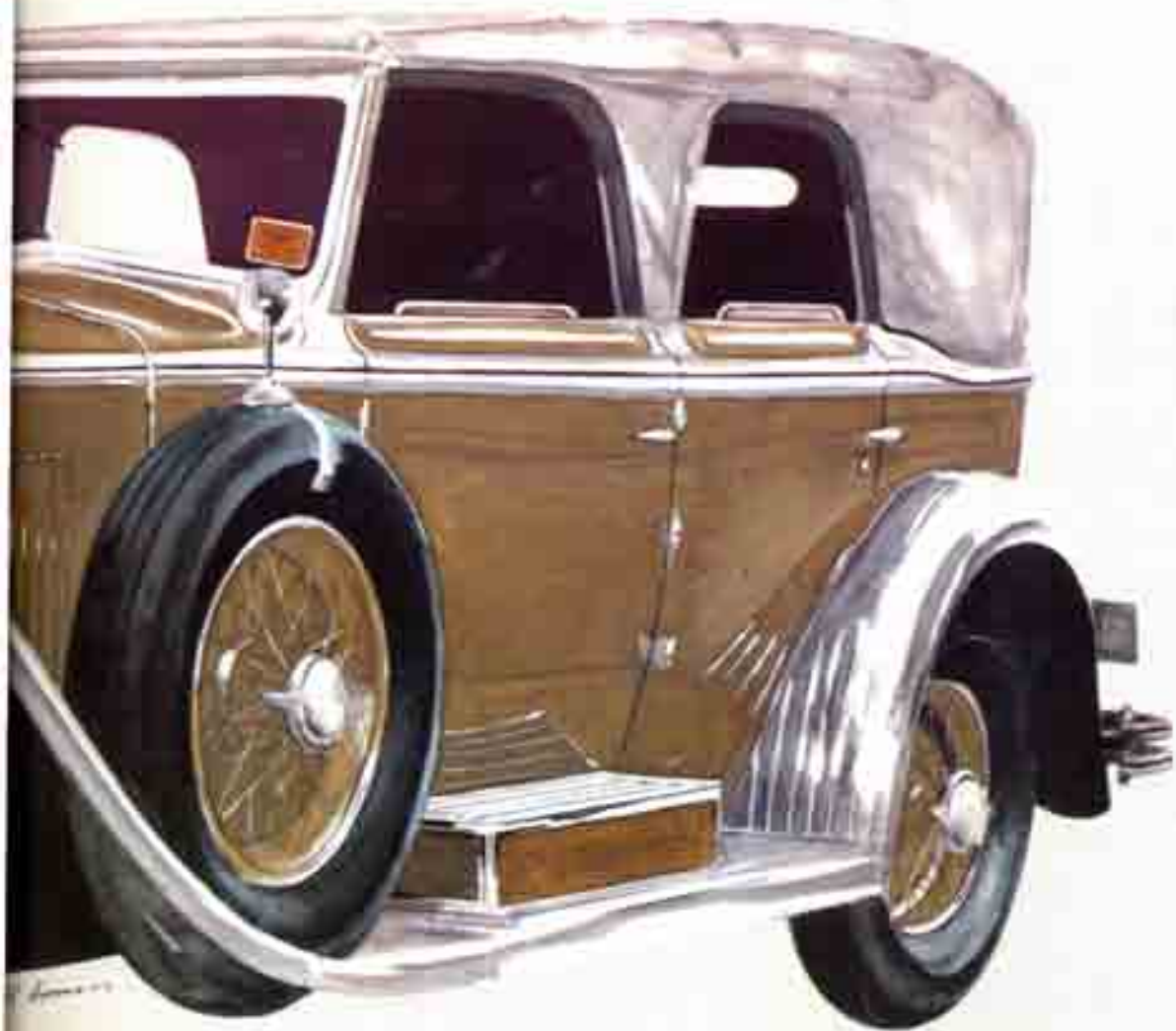


# UN INCONTRO CON ERCOLE CASTAGNA



# MEETING WITH ERCOLE CASTAGNA



EGON R. HANU

**È** opinione diffusa che l'influenza della carrozzeria italiana negli anni venti e trenta non fu rilevante e che diventò importante solo dalla metà del ventesimo secolo, quando la Francia perse la posizione di guida. Nulla da eccepire per quanto riguarda la Francia e la crescente influenza della "linea italiana" nel dopoguerra. Le carrozzerie italiane, però, furono apprezzate anche molto prima. Tra le due guerre, tanto per fare qualche esempio, erano molto ammirati gli agilissimi spider Zagato e le filanti berlinette Touring Superleggera. Famose in tutto il mondo furono invece le vetture di gran lusso costruite da altre due imprese lombarde - la Carrozzeria C. Castagna & C. e la Carrozzeria Italiana Cesare Sala - anche se influenzarono poco gli altri carrozzieri. Del resto, nel periodo del maggior splendore delle fuoriserie che, incidentalmente, fu anche il migliore per le due ditte milanesi, le carrozzerie di queste dignitose vetture formali, rigide ed austere, si rassomigliavano molto. La carrozzeria di un Coupé de Ville fatto a Torino dagli Stabilimenti Farina differisce da una allestita a Milano dalla Castagna solo per la piccola placca smaltata in basso sotto la portiera e tutte e due, salvo sfumature, assomigliano alle carrozzerie delle vetture da città offerte in America da Brewster o Le Baron, in Francia da Binder o Kellner o da altri carrozzieri continentali. L'orizzonte stilistico era ristretto e le linee generali delle carrozzerie formali, identiche di qua e di là dell'Atlantico, rimaste invariate per anni, trasudavano un'aria di classicismo.

Il vocabolario del carrozziere negli anni venti, e soprattutto durante i primi anni, era piuttosto ridotto. Il carrozziere aveva, per così dire, le mani legate. La posizione del radiatore, dei fari e la stessa forma del cofano motore erano intoccabili ed erano gli elementi che servivano a identificare le varie marche. Intoccabili sono rimasti per molto tempo anche i parafranghi, i paraurti, l'inclinazione della colonna dello sterzo e lo stesso quadro della plancia. Praticamente non si doveva spostare nemmeno la spia degli abbaglianti. Così limitata, la creatività poteva sbizzarrirsi solo nello spazio tra il parafrangia e il paraurti posteriore, nel cosiddetto spazio carrozzabile. Nel caso delle vetture di rappresentanza, la libertà era ulteriormente limitata perché c'erano da rispettare convenzioni consolidate per cui non erano ammessi cambiamenti né alcunché di innovativo. Persino i colori vivaci erano considerati trasgressivi. La regola era "black is beautiful". Tutt'al più, qualche volta si poteva tentare un blu notte scurissimo e qualcuno azzardava anche un discreto filetto avorio antico, quasi invisibile. Per fare effetto era sufficiente che la vettura fosse imponente: maggiore la stazza del pachiderma, maggiore il cachet che conferisce, più chiaro il segno dell'elevata condizione sociale del proprietario o, nel caso dei nuovi ricchi, un inconfondibile messaggio della possibilità di spendere.

La carrozzeria Castagna era certamente fra i primissimi stabilimenti che costruivano prevalentemente carrozzerie di gran lusso. La storia della Casa - lunga e tutta ancora da scrivere - può essere divisa, come l'antica Gallia di Giulio Cesare, *in partes tres*. La prima parte della storia termina con la transizione dalle carrozze ippotrainate alle carrozzerie per automobili. La sontuosa carrozza per i sovrani d'Italia era del 1906. La seconda parte, più importante per le numerose eccezionali creazioni, termina nei primi anni trenta. L'ultima parte finisce nell'agosto 1953 con la cessazione di ogni attività ed è caratterizzata da un lento sbiadire

**I**t is widely thought that Italian coachbuilding was not very influential in the Twenties and Thirties and that it only became important in the second half of the twentieth century, when France lost its lead in the field. This is quite right as far as France and the growing influence of the "Italian line" in the post-war period are concerned, but the Italian coachbuilders were already very well thought of much earlier than this. For example, Zagato's delightfully agile spiders and the swift-lined Touring Superleggera berlinettas, to mention only a few, were much admired. The luxury cars built by two other Lombard firms - the Carrozzeria C. Castagna & C. and the Carrozzeria Italiana Cesare Sala - were famous the world over, even though their influence on other coachbuilders was limited. For that matter, during the great age of the custom-built car, which, incidentally, was also the best period for the two Milanese firms, the bodies of these dignified cars, sober, stiff and austere, were all very much like one another. The stylistic horizon was a limited one and the general elements of formal bodywork, identical on both sides of the Atlantic, had been unchanged for years, breathing out an air of classicism.

The coachbuilder's vocabulary in the Twenties, especially during the early years, was a very restricted one. The coachbuilder's hands were, so to speak, bound. The position of the radiator and the headlamps and even the shape of the bonnet were unchangeable, these elements served to identify the marques. For a long time mudguards were unchangeable too, as well as bumpers, the rake of the steering column and even the dashboard layout. In effect, not even the headlight main-beam signal could be moved. With such limits imposed upon it, creativity found its only outlet in the distance between the firewall and the rear bumper, what was known as the "carrossable" space. As far as formal cars went, this freedom was further curtailed because certain consolidated conventions had to be respected, neither changes nor any hint of innovation were allowed. Even bright colours were considered a transgression. The rule was "black is beautiful". At the most, someone might attempt an occasional midnight blue and there were those who hazarded a discreet, almost invisible, stripe of old ivory. Size was all that was required of a car to guarantee an effect: the bigger the pachiderm the greater the cachet it conferred, the clearer the message of the owner's elevated social status or, in the case of the *nouveaux riches* the unmistakable signal of unlimited spending power.

The Castagna coachworks was definitely one of the very first works to concentrate prevalently on building luxury bodies. The firm's history - a long one and one which is still to be written - can be divided, like Julius Caesar's ancient Gaul, *in partes tres*. The first part of the story ends with the transition from horse-

dell'immagine, con vetture sempre più "sfantasiare", il tutto causato, tra l'altro, anche da un calo motivazionale.

L'intero *curriculum vitae* della carrozzeria Castagna comprende numerose significative creazioni: l'aerodinamica ovoide per il conte Ricotti, con il parabrezza curvo e parafranghi a lama orizzontale (idea della quale si appropriò, qualche anno più tardi, Edmund Rumpler), il torpedo Alfa Romeo di un potentato indiano (oggi al museo di Arese), il "bateau" verde, sempre su telaio Alfa Romeo, uno dei *clou* del Salone dell'Automobile di Parigi nel 1926, diverse straordinarie Isotta Fraschini "ognitempo" système Gustave Baehr, il famoso roadster Isotta Fraschini tipo Commodore del 1927, con l'interno in pelle di lucertola verde smeraldo e maniglie argentate (la foto di una più recente versione, oggi in una collezione americana, è stata pubblicata in LGA n. 44 a pag. 20), varie bellissime Lancia Dilambda, alcune magnifiche Mercedes-Benz e la famosissima Isotta Fraschini, attrice non protagonista nel Viale del Tramonto di Billy Wilder (oggi, pare, nel Museo dell'Automobile di Torino. Una foto della vettura è stata pubblicata in



LGA n. 38 a pag. 36), ma gli esempi conosciuti non bastano per un esauriente *catalogue raisonné* che Castagna certamente meriterebbe e che altri, anche di minor spessore, hanno già avuto.

La cosa, purtroppo, non sarà facile e forse nemmeno più possibile. Nel 1942 bombe alleate hanno distrutto l'antico stabilimento e tutto l'archivio. Quel poco che sappiamo del padre Carlo e dei fratelli Ercole ed Emilio, i tre Castagna importanti nella vicenda, lo dobbiamo a poche righe nel libro del Conte Biscaretti. I rari articoli per il centenario aggiungono poco o nulla alla storia e anch'io, purtroppo, non posso aggiungere molto. E pensare che ho sprecato un'ottima occasione di approfondire l'argomento nell'incontro avuto con il Comm. Ercole Castagna nel 1964 a Milano negli uffici dell'Editoriale Domus, quando questi erano

drawn carriages to automobile coachwork. The sumptuous carriage built for the Italian king and queen dates from 1906. The second part, a more important one for its great number of exceptional creations, comes to an end in the early Thirties. The last part ends in August 1953 when all activity came to a halt and is characterised by a slow fading of the firm's image, with cars which are increasingly unexciting. All of which was caused, amongst other reasons, by decreased motivation.

The Castagna coachworks' curriculum vitae over the entire period includes a great number of important creations: the aerodynamic ovoid for Count Ricotti, with its curved windscreen and horizontal-blade bumpers (an idea taken a few years later by Edmund Rumpler), the Alfa Romeo torpedo for an Indian potentate (now in the Arese museum), the green "bateau", also on an Alfa Romeo chassis, one of the highlights of the 1926 Paris Show, several extraordinary Isotta Fraschini using Gustave Baehr's "all-weather" system, the famous 1927 Isotta Fraschini Commodore roadster, trimmed with emerald-green lizard skins and silver handles, several absolutely beautiful Lancia Dilambdas, various magnificent Mercedes-Benz models and the celebrated Isotta Fraschini which took the supporting role in Billy Wilder's *Sunset Boulevard* (apparently kept nowadays in the Turin Car Museum). But such known examples are not by themselves sufficient to provide an exhaustive *catalogue raisonné*, something which Castagna certainly deserves and which others, some less important, have already had.

Unfortunately the task will not be easy, perhaps no longer even possible. In 1942, Allied bombs destroyed the old factory and all of the archives. We owe what little is known about the three Castagnas who are important in the story, Carlo, the father, and his sons Ercole and Emilio, to a few lines in Count Biscaretti's book. The rare articles celebrating the centenary add little or nothing to the story and nor can I, unfortunately, add much. And to think that I wasted an excellent opportunity to find out more about the subject in an encounter I had with *Commendatore* Ercole Castagna in 1964 in Milan, in the offices of *Editoriale Domus*, when they were still at number 15 of Via Monte di Pietà and I was working for *L'Auto Italiana*. I was more interested in certain Castagna built bodies than in the firm's history and I asked for the meeting in the hope that Castagna could give me more information, comments and criticism regarding the specials exhibited at the Hotel Commodore, New York, in the November 1929 Auto Show.

I went well-prepared to the meeting, with complete lists of the 99 creations by 17 American coachbuilders and 5 Europeans (Castagna, d'Ieteren, Kellner, Stabilimenti Farina, Van den Plas). There had been two bare chassis on show in the big halls too (a

ancora in Via Monte di Pietà 15 e io collaboravo con "L'Auto Italiana". Più che la storia aziendale mi interessavano allora notizie di alcune carrozzerie Castagna e ho sollecitato l'incontro sperando che da Castagna avrei potuto avere molte informazioni, commenti e critiche relative alle fuori serie esposte a New York nel novembre 1929 all'Automobile Salon dell'Hotel Commodore.

Andai all'appuntamento ben preparato, con completi elenchi di tutte le 99 creazioni dei 17 carrozzieri americani e 5 europei (Castagna, d'Ieteren, Kellner, Stabilimenti Farina, Van den Plas). Esposti nelle ampie sale c'erano anche due telai nudi (Lancia Dilambda e Mercedes-Benz tipo SS), fuori di ogni logica nel quadro di una mostra di fuoriserie, e quindi di vetture carrozzate, anticipando così l'idea del *couturier* Gattinoni il quale, in questi giorni, durante la presentazione della sua nuova collezione, ha fatto sfilare la modella Jan Marie von Giebelhausen come mamma l'ha fatta. Contavo molto di completare il mio dossier con notizie di prima mano sulle finiture, le combinazioni di colore ed altro ancora, almeno dei modelli più significativi e di avere soprattutto

Lancia Dilambda and a Mercedes-Benz SS-type). Totally outside the logic of any exhibition of custom cars – of cars complete with coachbuilt bodies therefore. I was very much counting on completing my dossier with first-hand news about the finishings, colour combinations and other details, regarding the most significant models at least, and above all on acquiring exhaustive information on the four Isotta Fraschini bodied by Castagna, along with the Country Club Coupé on the Mercedes-Benz type K chassis. Unfortunately, the person to whom I addressed my questions, who was 76 at the time, remembered very little of anything I asked him about. I had the feeling that he had not talked about his illustrious past for many years and, what is worse, that it was a long time since anyone had remembered him and his over 100 year-old firm. I believe he did not even want to remember it and unfortunately, but discretion bade me, I did not insist.

I remember his great surprise on seeing that a perfect stranger should show so much interest in the custom cars of so many years ago, listing then one by one and asking searching questions about them. I noticed the curiosity with which he looked at the photographs of some of his bodies which I had brought with me. He was visibly moved and signed one of them in particular: the Prince of Wales Isotta Fraschini (the same car, or its twin, on show on the Castagna stand at the Hotel Commodore in 1929). Instead of answering my questions, Castagna preferred to listen attentively to what I knew about his creations and which was not, in truth, very much. At the time I knew a lot less than I do today and I confess that I did not even know that the designs signed "E." Castagna were not by Ercole, but by his brother Emilio, another child of the art.

Emilio, the person who was really responsible for every Castagna body in the years 1920 to 1933, rarely went against the flow and was not a precursor. The cars he sent through the gates of the workshops in Via Montevideo were big, luxurious saloons and sober town cars, always very imposing and dignified. When he was dealing with vehicles of more modest dimensions the results were sometimes less brilliant. His strength always lay in big, luxury cars. In this specific field, thanks to the extremely high standards of build, a Castagna was the equal of and often superior to the best creations to come out of the most famous of the European and American firms. More than line, the main objective in the conception of these bodies was maximum comfort in the passenger compartment or, in cars driven by their owners, in the cockpit.

Castagna always interpreted luxury cars with a certain tendency towards classicism, which is why the coachwork sometimes seems slightly antiquated, more than it in fact is. This may have been the very reason why it was often appreciated by customers

## ISOTTA FRASCHINI

The perfect example—whether in dress or in motor cars—in the  
 goal of today. The inspired designers of Europe have shaken  
 off tradition in every field of creative art. Most striking  
 examples are the new automobile bodies designed by such  
 masters as CASTAGNA and SALA for the Isotta  
 Fraschini SuperEight chassis. They are triumph-  
 ant successes; blending the modern-day urge  
 for efficiency with supreme luxury of interest  
 appointments.



ISOTTA MOTORS, Inc.

785 Fifth Avenue 440 Bush Street

esaurienti descrizioni delle quattro Isotta Fraschini carrozzate, insieme al Country Club Coupé su Mercedes-Benz tipo K, da Castagna. Purtroppo, il mio interlocutore, che allora aveva 76 anni, di tutto quanto chiedevo ricordava pochissimo. Avevo la sensazione che del suo glorioso passato non aveva più parlato da anni e, quello che è peggio, che da molto tempo nessuno si era più ricordato di lui, delle sue splendide carrozzerie e della sua più che centenaria ditta. Credo che non desiderasse nemmeno ricordarlo ed io, purtroppo – ma per delicatezza – non ho insistito.

Ricordo la sua grande sorpresa nel vedere che un perfetto sconosciuto manifestava tanto interesse per le fuoriserie di molti anni fa, elencandole una ad una, ponendo precise domande, e notai la curiosità con la quale osservava fotografie di alcune sue carrozzerie che avevo portato con me. Visibilmente commosso ha voluto apporre il suo autografo su una in particolare: quella dell'Isotta Fraschini tipo Prince of Wales (la stessa vettura, o una sua gemella, esposta allo stand Castagna all'Hotel Commodore nel 1929). Anziché rispondere alle mie domande, Castagna prefe-

ova ascoltare con attenzione quello che io conoscevo delle sue creazioni e che, per la verità, non era molto. Io allora sapevo molto meno di oggi e confesso che non ero nemmeno al corrente che i figurini siglati "E." Castagna non erano di Ercole, ma del fratello Emilio, anche lui figlio d'arte. Era lui l'eminenza grigia, il creativo, il visualizzatore e moderatore, abilissimo nell'armonizzare nelle carrozzerie le varie tendenze stilistiche del momento.

Emilio, il vero responsabile di tutte le carrozzerie Castagna dal 1920 al 1933, raramente andava controcorrente e non era un precursore. Faceva uscire dagli stabilimenti di Via Montevideo grandi lussuose berline e compassate vetture da città, sempre molto imponenti e dignitose. Quando affrontava vetture di proporzioni più modeste, i risultati erano talvolta meno brillanti. Il suo forte sono sempre state le imponenti vetture di lusso. In questo specifico campo, una Castagna era pari, e spesso superiore per l'elevatissimo standard di esecuzione, alle migliori creazioni dei più rinomati stabilimenti europei e americani. Nella concezione di queste carrozzerie l'obiettivo prioritario era, più che la linea, il massimo confort dello scomparto padronale oppure, nelle vetture guidate dal proprietario, di quello di guida.

Le vetture di lusso sono sempre state interpretate da Castagna con una certa tendenza al classicismo per cui le carrozzerie qualche volta sembrano leggermente antiquate, più di quanto in effetti siano. Forse proprio per questo erano apprezzate da una clientela la quale spesso aveva capelli brizzolati. "L'Auto Italiana", parlando delle Castagna esposte al Salone di Milano nel 1926, gustosamente osserva che "queste carrozzerie vanno esaminate preferibilmente più dall'interno che dall'esterno". Più che un plateale sfogo di raffinatissime squisitezze, queste erano concepite con l'unico scopo di assecondare ogni esigenza e di soddisfare ogni desiderio e, perché no, le stravaganze di una clientela che si immaginava facesse colazione con ostriche e caviale, bevendo champagne ghiacciato, tipi come il "grande" Jay Gatsby di John Scott Fitzgerald.

Questo genere di clientela giustificava, anzi, richiedeva una maniacale attenzione per ogni minimo dettaglio. La rivista americana "Autobody" - la quale, insieme con la francese "Auto Carrosserie", era allora la bibbia dei carrozzieri di tutto il mondo -



with a touch of snow in their hair. On the subject of the Castagna-bodied cars on show at the 1926 Milan Show, *L'Auto Italiana* rightly pointed out that "these bodies are preferably to be examined from the inside and not from the outside". Much more than a theatrical outburst of refined delights, these bodies were designed with a single objective, that of meeting every requirement, of satisfying every desire and, why not, extravagance of a clientele which it was imagined dined on oysters and caviar whilst drinking chilled champagne: people like John Scott Fitzgerald's "great" Jay Gatsby.

This kind of clientele justified, in fact demanded, manic attention to every detail. In its annual articles about the New York Commodore's exhibition of custom-built cars the American magazine *Autobody* always dedicated ample space to the Castagna creations, always underlining the extremely high standard of the interior trim. *L'Auto Italiana* went so far as to call these finishings "transcendental" adding that the vanity cases alone cost 2,500 lire, one quarter of the price of a brand new Fiat 509. One look at the photographs at page 26 is enough to see that the password really was the owner's comfort.

Transforming the cabin, with true artistic sense, into a home, the Castagnas provided every imaginable comfort. The furnishings always included very comfortable sofas or small armchairs, cabinets in any style whatsoever in finely inlaid tropical woods and foldaway armchairs for jumpseats, precious Venetian and Bohemian glassware, compartments everywhere (for the 2,500-lire vanity case), shelves and drawers for cigarettes and such, curtains at the windows, holdall nets, hat-racks and indirect lighting, in short, all those things which "help a man to live better". All upholstery materials were chosen according to the strictest canons: heavy silks, snake, lizard and crocodile skin for the seats and other precious silks and