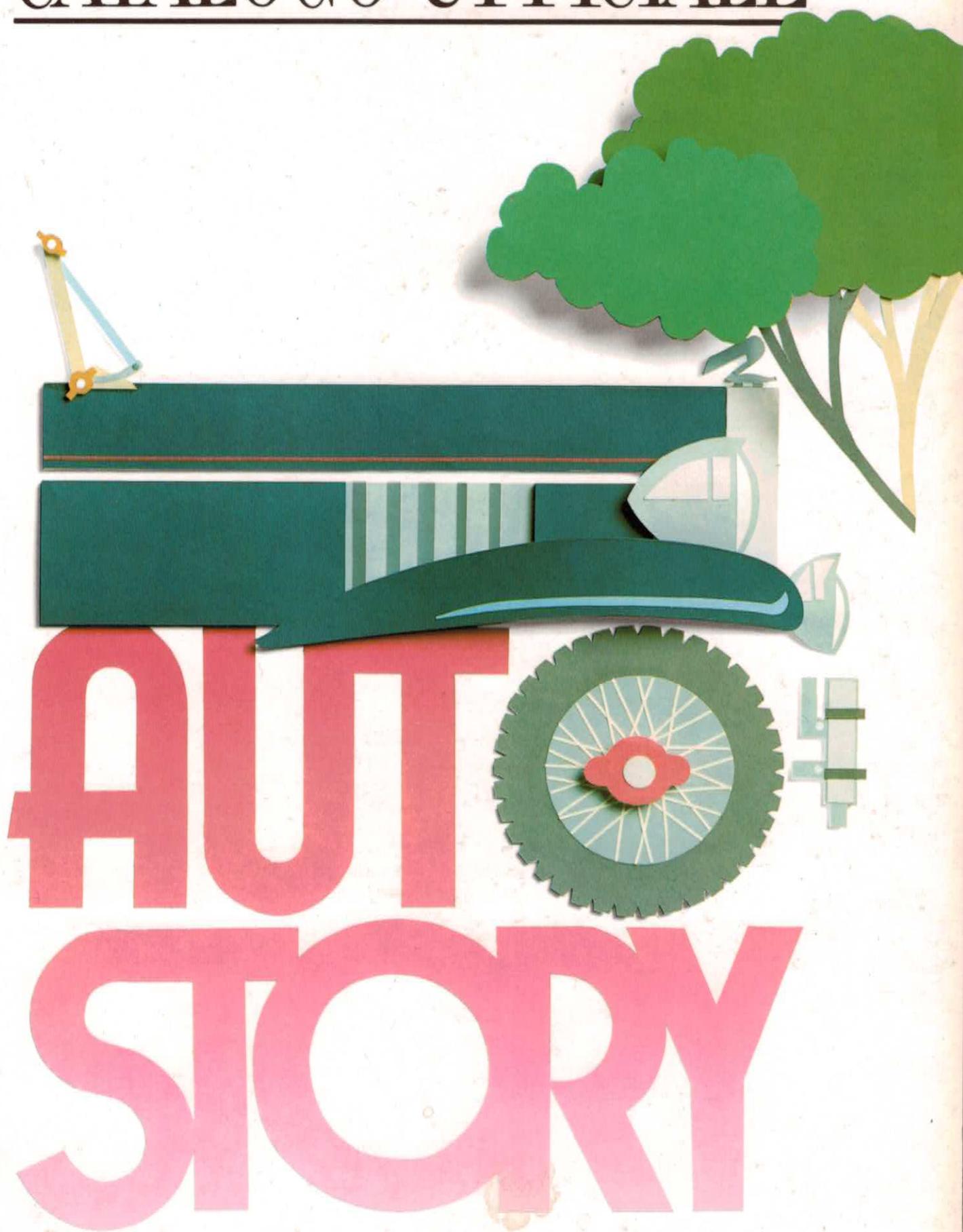


CATALOGO UFFICIALE



FIERA DI GENOVA
24 GENNAIO • 2 FEBBRAIO 1992



Caravel Artistic



ALFA ROMEO
E LE GRANDI CARROZZERIE



BERTONE
1912-1992, 80 ANNI DI FANTASIA

GENOVA

AUTO STORY

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DELL'AUTO D'EPOCA

FIERA DI GENOVA
24 GENNAIO • 2 FEBBRAIO 1992

25-26 GENNAIO: MOSTRA SCAMBIO RICAMBI E TOYS MEETING MODELLI

ORARI: FESTIVI E PREFESTIVI ORE 10-23 - FERIALE ORE 16-23
DOMENICA 2 FEBBRAIO CHIUSURA ORE 20



LUIGI SERRA HOLDING



BERTONE, L'ARTE, IL DESIGN E L'AUTOMOBILE

Le due grandi mostre "L'Alfa Romeo e la grande carrozzeria italiana" e "Bertone: 1912-1992. 80 anni di fantasia" costituiscono certamente i due momenti centrali della seconda edizione di Genova Autostory. Se le vicende Alfa Romeo sono state celebrate attraverso numerose mostre e iniziative, l'opera di Nuccio Bertone e della Carrozzeria fondata da suo padre Giovanni nell'ormai lontano 1912 è stata viceversa oggetto di minore attenzione, almeno agli occhi del grande pubblico.

Riteniamo pertanto particolarmente significativa l'iniziati-



B.A.T. 5 - 1953
 Telaio: Alfa Romeo 1900

va genovese, anche nell'ambito di una riflessione più generale sulle problematiche del design automobilistico cui Genova Autostory ha voluto essere particolarmente aperta sin dalla sua prima edizione caratterizzata dalla presenza Pininfarina.

C'è una domanda che in qualche modo tende oggi insistentemente ad affacciarsi quando si affronta il senso di quella straordinaria stagione del design automobilistico che conduce a ciò che viene definita "la linea italiana". La domanda è «quale consapevolezza vi era e vi è oggi nel vostro lavoro di stare eseguendo in qualche modo opere d'arte, oggetti destinati non solo ad un uso più o meno quotidiano, ma a divenire simboli di un'epoca e sublimati dunque in una dimensione diversa?».

La risposta che mi ha dato di recente Nuccio Bertone è quella classica: «Io fornivo e fornisco prodotti per l'industria, vesto oggetti industriali. Non ho quindi mai pensato al mio la-

voro in questa prospettiva». Si tratta della risposta che ritroviamo in buona sostanza in tutti gli esponenti del design automobilistico, i quali tendevano un tempo a vedere il proprio lavoro in una prospettiva squisitamente artigianale mentre tendono oggi a vederlo proiettato in una dimensione industriale, orientata all'efficienza produttiva, e quindi alla soluzione ottimale di un problema industriale, di forma e di marketing.

Eppure è crescente non solo fra gli addetti ai lavori ma anche fra il pubblico in generale l'idea che il contributo della carrozzeria italiana al disegno industriale nel mondo travalichi il pur rilevante aspetto produttivo e possa piuttosto essere letto in una prospettiva più ampia, destinata a collocare



B.A.T. 7 - 1954
 Telaio: Alfa Romeo 1900

almeno alcuni di questi oggetti in un campo squisitamente artistico. È dal 1951 del resto che la berlinetta Cisitalia di Pininfarina del '47 è permanentemente esposta al Museo d'Arte Moderna di New York come perfetto esempio di "scultura in movimento". E del resto la folla che ha preso d'assalto la splendida mostra "L'idea Ferrari", tenutasi al Forte Belvedere di Firenze nell'estate '90, si raccoglieva di fronte ad oggetti - vetture, documenti e mascheroni di forma in legno - che affascinavano come testimonianza di una complessa vicenda umana, tecnica e sportiva, ma che soprattutto colpivano per la loro intrinseca e assoluta bellezza.

Si assiste sempre più dunque all'affermarsi di una concezione diversa dell'automobile e del design intesi come possibili momenti di fruizione artistica. Non deve quindi stupire il fatto che i maggiori esempi del design automobilistico ven-

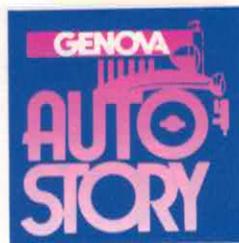
gano oggi sempre più insistentemente esposti nei luoghi tradizionalmente deputati all'esibizione delle opere d'arte. L'automobile è stata del resto una delle invenzioni maggiormente caratterizzanti di questo secolo. Se oggi tendiamo a metterla sotto accusa per il suo contributo all'inquinamento delle nostre città, non possiamo dimenticare che essa è stata anche — e resta — un fondamentale strumento di libertà, di mobilità e di produzione di ricchezza. Essa ha cambiato il costume e la nostra storia sociale e ha dato insomma una sua impronta caratterizzando gli ultimi cento anni della vicenda umana. Nè del resto ci sono segnali di una crisi in questo settore. Enormi masse di popolazioni nei paesi del terzo mondo e dell'est europeo attendono ancora di essere



B.A.T. 9 - 1955
 Telaio: Alfa Romeo 1900

colpiti dalla motorizzazione di massa, e del resto i profeti della morte dell'automobile sono quotidianamente smentiti. Poiché la mobilità non è un male (anzi!) dobbiamo quindi abituarci a pensare ad un ancor lungo futuro con l'automobile, sia pure gestito in maniera più intelligente e più rispettosa delle nostre città.

Del resto se si guarda alla produzione più recente e alle continue innovazioni consentite dall'elettronica avanzata di oggi ci si rende conto ancor più dei contenuti innovativi che un prodotto a tecnologia matura come l'automobile riesce tuttora ad offrire. Che si tratti di una stagione forse irripetibile e comunque di grandissimo interesse tecnico e sociale è rappresentato proprio dalla straordinaria quantità e qualità dei prototipi e delle concept car presentati negli ultimi Saloni, in particolare dai centri stile delle case giapponesi. Straordinarie proposte in cui l'altissima tecnologia si sposa



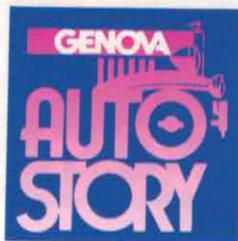
con linee coraggiose e accattivanti e con l'individuazione di specifiche nicchie di mercato che appaiono quasi create dal prodotto. La sfida per il design italiano è ovviamente fortissima, ma è ipotizzabile che l'impulso tecnologico e creativo proveniente dai tedeschi e dai giapponesi non resti senza risposte.

Ma torniamo a Nuccio Bertone e alle tappe significative della sua vicenda. La carrozzeria fondata dal padre aveva trovato il proprio spazio tra le numerose aziende artigiane che fiorirono nella capitale dell'automobile. Tuttavia proprio nel momento in cui Nuccio prende le redini dell'impresa egli si trova ad affrontare gli anni più critici per il settore. La rivoluzione tecnica prodotta dall'introduzione generalizzata della scocca portante e dalla scomparsa del telaio tradizionale inducono le Case automobilistiche ad assumere direttamente il compito di carrozzare le proprie vetture e riducono drasticamente il terreno di lavoro per le carrozzerie tradizionali. Molte di esse non sapranno adattarsi alle mutate esigenze dei tempi e non sopravviveranno alla rivoluzione tecnica che colpisce il settore agli inizi degli anni '50.

Bertone saprà viceversa presentarsi come un punto di riferimento certo non solo in termini di capacità creative, ma anche come partner capace di avviare e sostenere commesse industriali ambiziose. Vitale in questo senso sarà proprio il rapporto con l'Alfa Romeo, destinato ad esprimersi attraverso l'episodio Giulietta Sprint. Il fantastico piccolo coupé prodotto in oltre 40.000 esemplari fra il 1954 e il 1964 segna infatti non solo un limpidissimo esempio di design senza età, ma rappresenta per il carrozziere torinese il segno di una capacità progettuale e industriale di grande respiro.

La fortunata Giulietta Sprint è tuttavia il punto di arrivo di un'elaborazione concettuale di straordinaria fertilità e coraggio che caratterizza tutto il lavoro di Bertone intorno al 1953-54. Ne sono prova i prototipi della "2000 Sportiva" in versione spider e coupé (presente a Genova proveniente dal Museo di Arese dell'Alfa Romeo) e — ancor più — le tre affascinanti e audacissime B.A.T. su telaio dell'Alfa 1900, certo le star più ammirate della rassegna genovese.

Si tratta del resto di tre celeberrimi prototipi destinati a scioccare il pubblico del Salone di Torino (dove furono presentati nel '53, '54 e '55), ma destinati anche ad avere un'influenza seminale sul design automobilistico di quegli anni. Con le Berlinette Aerodinamiche Tecniche — questo è infatti il significato della sigla — Bertone inaugura un coraggioso discorso di ricerca tecnica ed espressiva condotto al limite del praticabile. Il primo scopo era infatti quello di portare avanti una sperimentazione accentuata nel settore aereo-



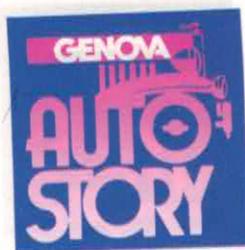
dinamico. In maniera forse empirica, data l'impossibilità di provare il disegno nella galleria del vento in scala 1:1, si ottennero tuttavia risultati sorprendenti. La B.A.T. 5, presentata nel '53, aveva un CX cioè un coefficiente di penetrazione calcolato intorno allo 0,19, risultato assolutamente sorprendente e capace di consentire una velocità massima di 197,8 kmh contro i 160 kmh circa raggiungibili dalla berlina 1900 di serie. Le grandi pinne posteriori non costituivano inoltre un mero motivo stilistico; si trattava invece di un ulteriore elemento di ricerca applicata volto a conseguire un apprezzato effetto autoraddrizzante e ad incrementare la stabilità della vettura.

Ciò che colpì l'attenzione del pubblico furono proprio l'audacia di quelle pinne e i tratti generali di un disegno estremo da taluni criticato come forse troppo ardito e barocco. Se è vero che la B.A.T. 7 del '54 poteva sembrare ancora più scioccante per l'accentuazione delle pinne ricurve, va invece notato lo sforzo complessivo per una superficie filante e pulita, priva di inutili modanature ed orpelli. L'impiego assoluto e prevalente del modellato e la pressoché totale rinuncia all'ornato, cioè il ricorso a scansioni pure di forme segnano quindi il capolavoro, specie nella vista posteriore, ove le grandi pinne ricurve — è stato detto — diventano le ali di un cigno pronto a spiccare il volo.

La B.A.T. 9 — ultima della serie — verrà presentata nel '55 e segnerà viceversa un ritorno a motivi più consueti, con la rinnovata presenza dei fanali anteriori esposti (sia pure sotto un'accentuata carenatura trasparente) e del tradizionale scudetto Alfa. Anche le pinne si ridurranno a dimensioni più consuete, quantomeno per un prototipo.

Che le tre B.A.T. e la 2000 Sportiva non fossero esercitazioni fini a sé stesse è del resto dimostrato dal rapporto con le Alfa Romeo di serie che Bertone andava realizzando in quegli anni. Basti pensare allo strettissimo legame stilistico esistente tra il coupé realizzato sul telaio della 2 litri e la Giulietta Sprint o al rapporto che intercorre fra le B.A.T. e la successiva, audacissima e filantissima Giulietta SS presentata nel 1957.

Occorrerebbe a questo punto spendere due parole sulla figura di Franco Scaglione, lo stilista che caratterizzò il lavoro presso Bertone fra il '51 e il '59 e il cui disegno audacissimo ritroviamo esaltato nelle B.A.T. Personaggio schivo, difficile e misterioso, egli meriterebbe un'attenzione assai più ampia da parte degli studiosi e degli addetti ai lavori. Scomparso dalla scena intorno ai primi anni '70, pare sia morto nel 1980 senza che nulla di certo si sappia sui suoi ultimi anni.



Menzionare Scaglione ci induce a riflettere su di un altro aspetto importante della personalità di Nuccio Bertone. Il grande carrozziere ha sempre dimostrato un'eccezionale capacità di scoprire e portare presso di sé straordinari talenti. Alla corte di un maestro sapiente e generoso quale Bertone ha saputo essere, numerosi sono stati gli "allievi" destinati a chiara fama: basterà affiancare a quello di Scaglione i nomi di Giorgetto Giugiaro e di Marcello Gandini per comprendere il senso di quest'affermazione.

Bertone ha così presentato negli anni, anche col loro aiuto, una lunghissima serie di automobili di straordinario impatto e destinate a lasciare una traccia nitidissima nell'evoluzione del design, sia che si trattasse di prototipi, esemplari unici diretti ad esplorare possibili strade ancora da percorrere, sia viceversa attraverso i prodotti per l'industria, ovvero attraverso vetture che sono entrate in normale produzione e che tutti abbiamo visto circolare sulle nostre strade. Nell'uno come nell'altro campo Nuccio Bertone ha lasciato impronte nitide e forti. Basterà ricordare la Testudo e la Carabo o le modernissime Ramarro, Nivola ed Emotion tra i prototipi, mentre la schiera delle vetture di serie è sterminata e comprende prodotti di massa a tutti noti come la Mini Innocenti, le Fiat 850 spider e X1/9, l'Alfa Romeo GT, le Citroen BX e XM, per non parlare della Miura, della Statos, della Countach, della Montreal e delle tantissime altre vetture di sogno realizzate in piccole serie per moltissime grandi Case: Ferrari, Maserati, Lamborghini, Volvo, ecc.

Le più note fra queste sono presenti alla grande rassegna genovese insieme ai prototipi e ai pezzi unici più significativi provenienti dalla collezione della Casa, da musei e da grandi collezioni private di tutto il mondo. Un'occasione unica insomma per ammirare il lavoro di Bertone e per riflettere sugli indirizzi del design automobilistico.

Merita infine aggiungere che all'origine della presenza delle tre fantastiche B.A.T. a Genova Autostory vi è l'idea che queste splendide vetture siano — secondo il fortunato collezionista giapponese che oggi le possiede — oggetti d'arte di straordinario significato che non possono in qualche modo essere sottratte ad una grande possibilità di fruizione collettiva.

L'idea che esse non "appartengano" al proprio attuale proprietario, ma che egli si ritenga solo un custode pro tempore delle vetture, con delle responsabilità verso la collettività, è un'ulteriore prova del fatto che con le mostre Bertone e Alfa Romeo l'automobile entra a buon diritto nel campo dell'arte.

Franco Lombardi