

## *AISA*

Tavola rotonda sul tema

### **CARROZZERIA GHIA: “DESIGN A TUTTO CAMPO”**

*Ing. LORENZO BOSCARELLI*

La Ghia rappresenta un caso particolare tra le carrozzerie italiane, in quanto è l'unica azienda giunta fino ad oggi rimanendo fedele alla propria attività originaria di realizzazione di automobili, pur avendo più volte cambiato proprietà. Al contrario di Ghia le carrozzerie “storiche” italiane ancora in attività, Bertone e Pininfarina, hanno avuto un'assoluta continuità proprietaria, mentre sono scomparse tutte le aziende che non hanno saputo trovare una capacità di sopravvivenza oltre la vita di chi le aveva fondate o condotte allo sviluppo.

Una seconda peculiarità della Ghia è l'apertura internazionale, che è iniziata negli anni Venti e si è sviluppata negli anni Cinquanta, in particolare con l'importante collaborazione con Chrysler. Quindi, la vicenda della Ghia è interessante non solo dal punto di vista stilistico, ma anche da quello imprenditoriale, per il successo che l'azienda, fondandosi sulle capacità stilistiche, ha saputo mantenere nel tempo.

*Ing. ADRIANO GILLINO*

Abbiamo pensato di sviluppare la tavola rotonda sulla Ghia in un modo leggermente diverso dal tradizionale: non avremo una successione di discorsi da parte dei conferenzieri, ma, dopo una breve presentazione della carrozzeria Ghia che farà il dott. Gaspardo Moro, mostreremo delle immagini di vetture carrozzate Ghia, che saranno accompagnate dagli interventi degli stilisti qui presenti.

Ora presento i relatori qui presenti, i quali tutti hanno avuto, in qualche caso hanno ancora, dei ruoli importantissimi nella storia della carrozzeria Ghia.

Comincio dal dott. Gaspardo Moro che è stato l'assistente dell'ing. Luigi Segre, dopo la morte del quale è diventato Direttore Generale della Ghia. Egli ha vissuto uno dei periodi più importanti della storia dell'azienda, importanti e tormentati, come lui poi vi spiegherà.

Poi, il dott. Felice Calissano che ha lavorato in Ghia quasi contemporaneamente al dott. Gaspardo Moro, essendone Direttore Amministrativo. La sua presenza è importante perché ci dà la possibilità di parlare non solo di stile, di tecnica, ma anche di parlare di un momento cruciale della vita dell'azienda. In quel periodo, gli anni Sessanta, alcuni carrozzieri tentavano di passare dall'assetto artigianale a quello industriale, passando a produrre piccole o medie serie, di vetture più o meno particolari, per conto proprio o di case automobilistiche che le commissionavano. E' un tema molto interessante, di cui si parla molto di rado.

Tom Tjaarda è uno stilista molto conosciuto nel mondo dell'automobile. Tom è di origine americana, ma è ormai italiano in quanto, mentre frequentava la facoltà di architettura, si è innamorato dell'automobile ed è venuto in Italia, a Torino, dove ancora oggi ha un'attività personale nel campo del design. Tom Tjaarda ha avuto due periodi di presenza in Ghia, sempre come stilista: il primo, dal '58 al '61, il secondo dal '68 al '78, richiamato in Ghia da

Alejandro De Tomaso.

Presento per ultimo l'arch. Filippo Sapino, per sottolineare una sua peculiarità: è uno stilista che possiede una personalità molto sensibile e marcata e ha in più un dono che a quasi tutti gli stilisti manca: quello di insegnare a diventare stilisti. Uno dei suoi compiti nell'ambito di Ford, che oggi possiede la Carrozzeria Ghia, è stato proprio questo. Desidero sottolineare questo aspetto perché uno stilista di solito possiede una forte personalità, è un artista, per cui vuole fare le proprie cose, tenendole per sé, è restio ad insegnarle agli altri. Anche Filippo Sapino ha lavorato in Ghia in due momenti successivi; dapprima dal '60 al '67, all'inizio della sua carriera di stilista, e poi dal '73, quando la Ghia è diventata di proprietà Ford, ad oggi. Il suo ruolo in azienda è cresciuto progressivamente, fino a diventare Direttore Generale della Ghia nell'ambito di Ford.

*Dott. GIACOMO GASPARDO MORO*

Oggi le automobili le fanno i commerciali. So che gli stilisti non sono molto d'accordo, ma la verità è questa. I commerciali sentono che cosa vuole il cliente, si riuniscono, decidono, buttano tutto nel computer ed esce la vettura. C'è un designer che va per la maggiore che di recente al salone di Ginevra ha detto che bisogna pur sempre fare qualcosa di nuovo. Non condivido tanto questa cosa di fare del nuovo; nuovo sì, purché sia interessante e bello.

Giacinto Ghia nacque nel 1887 e la carrozzeria Ghia nel 1916. E' la carrozzeria più anziana che oggi esista, è il marchio che appare sul maggior numero di vetture circolanti.

Prima che Pininfarina acquisisse larga notorietà, in America ricordo la pubblicità della Karmann Ghia all'aeroporto Kennedy a New York. Ha avuto molti stilisti la Ghia: Revelli di Beaumont, Michelotti, Boano, Frua, Exner, Sartorelli, Tjaarda, Giugiaro, Sapino, Savonuzzi. Mario Revelli di Beaumont, che era un freelance (è stato sempre freelance), ha disegnato per Ghia l'Isotta Fraschini, la Fiat 525, l'Itala 65, la Lancia Lambda e la Chrysler (già nel '29 aveva disegnato una vettura Chrysler) poi la Fiat Ardita nel '30. Gli viene anche attribuito lo spider Balilla Coppa d'Oro del '34, poi costruita dalla Fiat con un certo successo.

Nel 1944 morì Ghia. Nel '46 Boano, altro stilista, con Alberti iniziò la sua attività come carrozziere e proprietario della Ghia. C'era anche Fedele Bianco come stilista, che poi sarebbe passato alla General Motors. Luigi Segre allora lavorava da Ambrosini, alla Siata, dove costruivano il "Cucciolo" (ve lo ricordate tutti). Poi c'era Casalis alla Monviso.

Alla fine degli anni '40 Valletta indicò alla Chrysler due carrozzerie, Pinin Farina e Ghia. La Chrysler inviò due autotelai e i disegni di una Plymouth. L'iniziativa di Chrysler di far eseguire delle carrozzerie in Italia si spiega con il fatto che a Torino e a Milano esisteva la tradizione artigianale dei carrozzieri, che univano alla loro abilità il basso costo. Boano modificò i disegni, Pinin Farina realizzò la carrozzeria della Plymouth secondo i disegni della Chrysler. Boano vinse la gara e insieme a Segre andò negli Stati Uniti, dove acquisì i primi lavori: prima la K 310, poi il cabriolet K 200 con lo stile di Virgil Exner, un designer piuttosto importante. Exner aveva iniziato con Loewy, il famoso designer della bottiglia di Coca-Cola e del pacchetto di sigarette Lucky-Strike; soprattutto, Virgil Exner aveva disegnato la Studebaker, un'altra macchina che noi ricordiamo tutti.

Boano, alla Ghia, disegnò, tra tante altre vetture, anche la Lancia Aurelia B20 e l'Alfa Romeo Giulietta Sprint. Al Museo dell'Automobile di Torino lo stile della Giulietta Sprint è

ancora attribuito a Bertone; in realtà, la Giulietta fu disegnata alla Ghia, da Boano; poi vicende diverse portarono la produzione di questa vettura a Bertone.

Michelotti era un altro freelance. Per Ghia disegnò l'Alfa Romeo 6C 2500 Super Gioiello, l'Alfa Romeo 1900C, diverse altre vetture poi costruite in Svizzera dalla Ghia Aigle (una società che produceva in accordo con la Ghia), Ferrari, Bugatti, ecc.

Poi arrivò il coupé Karmann Ghia. Luigi Segre, d'accordo con Charles Ladouce della France Motor, che vendeva in Francia la Volkswagen, si fece dare un "Maggiolino" del tipo 1, e ne nacque un prototipo. Fu commercializzato nel '55, e la Ghia divenne nota in tutto il mondo. La carrozzeria Karmann di Osnabruck la produsse per 19 anni.

Nel '54 la Ghia assorbì la Monviso, che costruiva in quei tempi le "elaborate": voleva dire applicare dei baffi, delle codine, delle mascherine diverse su macchine di serie. Si vendevano molto. Poco dopo Boano lasciò la Ghia per entrare alla Fiat, dove creò il Centro Stile Fiat. Alla Ghia arrivò Savonuzzi, che era stato in Fiat Avio, poi nel settore Auto con Dante Giacosa. Tra l'altro, con Giacosa per Dusio aveva fatto la Cisitalia. Savonuzzi era un libero professionista, docente alla Cattedra di Motori al Politecnico di Torino. Fu il primo a portare un certo ordine e professionalità nell'azienda.

In Ghia Savonuzzi disegnò la Supersonic sul telaio Fiat 8V, la Chrysler Adventure II, di cui fu realizzata una serie di 50 vetture (quantità rilevante per quei tempi), la Gilda, che è ora al museo Ford di Dearborn, e la Super Gilda. Poi in Ghia arrivò Sartorelli, un altro stilista, che disegnò la Karmann Ghia e poi la Chrysler Imperial, che fu prodotta in serie. La Imperial era destinata a personaggi importanti, di spicco - il generale Franco, il maresciallo Tito, Elisabetta d'Inghilterra - continuando una tradizione che anche in precedenza aveva portato la Ghia a realizzare vetture per principi, miliardari, sceicchi, attori.

Savonuzzi si trasferì in America e in Ghia arrivò Frua, che aveva rapporti con la Renault, per la quale aveva disegnato la Floride. Inoltre, Frua aveva disegnato delle Volvo e delle Austin. Sartorelli e Coggiola lavorarono per Renault, facendo il restyling della R4 e della R8.

Nel '62 nacque la Selene I, che venne esposta anche a Mosca, in quanto un esponente importante dell'automobilismo russo la volle a tutti i costi. Fu presentata alla mostra delle realizzazioni del lavoro italiano a Mosca e rimase là. Poi, ispirandosi alla linea della Selene, i russi fecero dei taxi, che per la verità non valevano il prototipo.

C'è un'altra persona che vorrei ricordare; è Paul Farago che fece da trait d'union per anni fra la Chrysler - con la quale la Ghia ha lavorato molto - e la Ghia. Da questa collaborazione nacquero la Dual Ghia, la Ghia L64 e la turbina Chrysler, una vettura avveniristica che poi non ha avuto seguito, almeno fino ad ora.

A tutti voi sarà capitato di fare delle battaglie di retroguardia nella vita; è capitato anche a me, per esempio alla Ghia. Morto prematuramente l'ing. Segre, alla Ghia arrivò Trujillo, figlio dell'ex dittatore dominicano, che comprò il 75% delle azioni della società. Per la verità se ne interessò pochissimo e dopo poco tempo la Ghia venne acquistata da un altro avventuriero, De Tommaso. Io per ora mi limito a questo; lascio la parola agli altri relatori.

*Dott. FELICE CALISSANO*

Gaspardo ricordava Trujillo. Io ho anche un ricordo meraviglioso di Trujillo perché aveva un cane lupo che si chiamava Sanctus. Trujillo prese in affitto una villa bellissima sulla collina

di Torino e poi sparì inseguito dalle polizie di mezzo mondo, abbandonando questo bestione, era un pastore belga addestrato, che dopo una settimana che era tenuto alla catena andai a liberare e visse con me dodici anni. Io mandai, comunque, una lettera a Trujillo dicendo che da quel giorno gli avrei addebitato le spese di mantenimento e del veterinario: ma non si fece più vedere.

*Ing. ADRIANO GILLINO*

A proposito di Trujillo posso raccontare un altro aneddoto. Una delle vetture di successo di piccola produzione della Ghia è stata la Fiat 1500 GT. Una delle primissime vetture fu preparata per Trujillo e io fui incaricato di portarla per strada da Torino a Parigi, dove gli sarebbe stata consegnata. Partii alle 4 del mattino, per fare una volata terribile di 800 chilometri. Sennonché, quando giunsi alla frontiera di Lanslebourg e consegnai i documenti della vettura, stranamente il doganiere mi fece parcheggiare e, con i documenti, entrò nell'edificio del posto di frontiera. Ne uscirono quattro personaggi armati fino ai capelli che, dopo avermi fatto scendere dalla vettura, mi portarono all'interno e vollero sapere dove la vettura andasse e perché fosse destinata a Trujillo. Io dissi: «E' una sua vettura, gliela sto portando a Parigi». Comunque, mi tennero fermo un'ora e mezza alla frontiera e poi grazie all'intervento dell'Ing. Villani della Carrozzeria Ghia potei procedere. Questo per darvi l'immagine di questo personaggio nel periodo in cui aveva acquistato la Ghia.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

Anch'io ho un ricordo personale di Trujillo, che risale all'unica volta che l'ho incontrato. Stavo facendo il servizio militare e fui chiamato perché Trujillo doveva venire a visitare la Ghia, essendo interessato all'acquisto. Occorreva dimostrare le capacità del personale, allora io sono venuto in licenza da militare per un paio di giorni. Il grand'uomo si è presentato e ho avuto l'impressione di essere un po' come un cavallo (tra l'altro avevo sentito che lui aveva comprato anche delle scuderie) e stavo quasi per aprire la bocca per fargli vedere che avevo i denti sani; praticamente era venuto solo a costatare che esisteva, che ero in buona salute e poi ha tirato dritto.

Desidero ora riprendere la storia della Ghia, che si compone di due periodi, il primo dei quali è stato caratterizzato dalla presenza di Giacinto Ghia, il fondatore. Il motivo per cui Giacinto Ghia divenne carrozziere è curioso. Egli era un collaudatore della Diatto e al volante di una di queste vetture ha avuto un incidente e si è rotto entrambe le gambe. Di conseguenza pare che non abbia potuto continuare a fare il collaudatore; i testimoni del tempo dicono che è così che ha deciso di diventare un carrozziere.

Nella seconda metà degli anni Venti alcune carrozzeria Ghia furono forse disegnate da Mario Revelli di Beaumont; tra di esse, una Fiat 521 del '28 e una Itala. Quel periodo non è ancora stato indagato abbastanza per poter assegnare la paternità delle vetture e siccome gli autori sono ormai scomparsi è difficile fare attribuzioni sicure.

Come diceva il dott. Gaspardo Moro, la Ghia ha un'importanza nella storia della carrozzeria superiore a quella che normalmente le viene attribuita. Ad esempio, ben pochi sanno che la Balilla Coppa d'Oro venne disegnata alla Ghia, così come solo di recente si è scoperto che la linea della Lancia Aurelia B20 e della Giulietta Sprint sono nate in Ghia, anche se poi questi

due modelli hanno trovato la loro realizzazione industriale in Pinin Farina e in Bertone, mentre la Ghia, forse in quel momento per una mancanza di vocazione industriale, ha preferito restare in un ambito più squisitamente artigianale.

La Ghia negli anni Cinquanta carrozzò un discreto numero di autotelai Ferrari. Siccome il marchio Vignale è di proprietà Ghia, mi piace sottolineare il fatto che, al di fuori di Pinin Farina, Vignale fu il carrozziere che allestì il maggior numero di vetture su autotelai Ferrari, nel periodo in cui si avvaleva della collaborazione di Michelotti. Queste telai avevano un passo estremamente corto, quindi in genere le ruote posteriori sembrano in posizione molto avanzata; comunque, sono linee caratteristiche del design italiano di quell'epoca.

Come oggi è già stato detto, negli anni Cinquanta si è sviluppata la vocazione internazionale della Ghia, caratterizzata in particolare dalla collaborazione con la Chrysler, che era iniziata addirittura nel '49, e da cui derivò anche una vettura fatta per il Papa, una De Soto, che può darsi esista ancora nei garage vaticani.

Nell'avvicinarsi di designer e di proprietari, che hanno creato la sua storia tormentata, quasi acrobatica, la Ghia non avrebbe potuto sopravvivere se non avesse avuto questi rapporti internazionali. A questo proposito l'ing. Segre rappresenta un punto di svolta nella storia della Ghia perché determina il contatto con gli Stati Uniti e fa iniziare quella collaborazione che per l'epoca, soprattutto per la continuità e il numero di prototipi realizzati, forse rimane unica.

Certamente avrete sentito nominare la Norseman, che affondò con l'Andrea Doria; so che il dott. Gaspardo Moro ha alcuni episodi da raccontare.

#### *Dott. GIACOMO GASPARDO MORO*

Allora i carrozzieri italiani avevano un'assoluta supremazia. Ghia allestì un prototipo per la Chrysler che, arrivato negli Stati Uniti nella sede della Chrysler, venne piazzato nel salone dell'Ufficio Stile, tra tappeti, moquette, atmosfera ovattata. Cosa accadde? I più importanti dirigenti della Chrysler, convocati per esaminare la vettura, la ammirano, le girano attorno commentandone favorevolmente la linea. Ad un tratto uno di loro apre una portiera e poi la lascia andare e la portiera si stacca e cade con un tonfo per terra! Capitavano anche queste cose, questo non pregiudica lo stile e tutto il resto, ma...

#### *Arch. FILIPPO SAPINO*

Erano tempi eroici, ciò che allora accadeva oggi sarebbe inimmaginabile. Non sono abbastanza vecchio per aver vissuto certi episodi in prima persona, ma ho sentito raccontare di macchine che sui due lati avevano dimensioni che differivano di parecchi centimetri, così come la quantità di stagno che veniva applicato alla carrozzeria di sicuro non le rendeva super leggere. Si racconta anche di macchine tagliate in metà, per stringerle o allargarle, o segate all'altezza della cintura per alzarle o abbassarle. Questa operazione, data la bravura dei carrozzieri, dei battilastra, era non dico di routine, però veniva realizzata con una certa qual nonchalance, senza dare eccessivo peso alla difficoltà. Il risultato finale veniva pur sempre apprezzato e, come dico, salvo piccoli incidenti di quel genere, si poteva dire che andasse tutto bene.

Nella storia della Ghia negli anni Cinquanta la Volkswagen Karmann Ghia rappresenta un

pilastro fondamentale. Ne derivò un'associazione così forte tra il nome Ghia e quel modello di automobile che quando Ford nel '73 acquisì il controllo della Ghia ebbe delle difficoltà legali. Il nome Ghia era ormai così indissolubilmente legato a Volkswagen e a Karmann che in un primo momento la Volkswagen si oppose a che la Ford producesse delle vetture con il marchio Ghia. Per appianare le cose si dovette creare una documentazione apposita, tuttavia per molti anni il nome Ghia è stato identificato con quel modello di vettura.

Oggi le cose sono cambiate, perché essendo il marchio Ghia apposto sulle macchine al top della gamma Ford, ne consegue che Ghia è il nome del carrozziere con il maggior numero di macchine che portano il proprio nome. Questa operazione commerciale ha un po' impoverito il valore del marchio, perché mentre un tempo il marchio era prestigioso in quanto si trovava su vetture disegnate e costruite per scìa, marajà, re, regine e principesse, oggi applicandolo su macchine di produzione di massa lo si è un po' "nazionalpopolarizzato".

La Gilda, allestita nel 1955 su telaio Chrysler, fu opera dell'ing. Savonuzzi e denota le origini aeronautiche del creatore. Si può dire che l'ing. Savonuzzi sia stato l'inventore delle pinne; di certo le ha applicate. Pur con una certa discontinuità, si è sempre tentato di portare forme aeronautiche nelle linee automobilistiche, fino almeno al momento in cui c'è stato l'ottimismo che esisteva ancora all'inizio degli anni '60. Pareva si credesse che a un certo punto le macchine avrebbero tirato fuori le ali e sarebbero decollate dalle strade, come nel film *Blade Runner*. Comunque, con la Gilda la Ghia ha anticipato tutta la concorrenza.

Sulla Gilda ho avuto una testimonianza di Bruno Sacco, che come saprete è stato responsabile dello stile della Mercedes-Benz per parecchi anni. Sacco era stato giovanissimo alla Ghia per un breve periodo, come apprendista. Fu talmente colpito da quella macchina che fino agli anni più tardi della sua carriera me la citava ancora, affermando che era stata una delle macchine che l'avevano più influenzato. Quando la Mercedes ha presentato una vettura con delle pinnette caudali ho pensato che forse così Sacco aveva sfogato la sua passione per la Gilda.

Credo che la Karmann Ghia sia opera di Boano. A proposito di questa vettura ho dimenticato di dire che è un caso molto interessante anche da un punto di vista di forma perché il motivo che ha sul fianco, dove c'è una linea che sale sul parafrangente posteriore, si ritrova anche sulla Fiat 600 in quanto Boano andò poi a dirigere il centro stile Fiat. Quella linea ascendente fu probabilmente creata, in origine, da Virgil Exner per alcuni di quei prototipi Chrysler. Quindi la Ghia ha funzionato in quegli anni come un terreno di incrocio culturale tra gli Stati Uniti e l'Italia, dando luogo a simbiosi incredibili. Basti pensare che, se la mia supposizione è corretta, il motivo stilistico che caratterizzava la Fiat 600 era nato su una Chrysler enorme, quasi un Dream Car, passando per la Karmann Ghia, il che illustra la simbiosi di cui dicevo. Anche sulla Karmann Ghia c'è una pinnetta posteriore, qualche influenza americana credo si possa trovare anche nei paraurti e nell'accento di parabrezza panoramico.

Le linee della Gilda si trovano anche su una Ferrari realizzata in esemplare unico, la Dart, Dardo. Il nome è americano, però considerando che le Ferrari già allora erano destinate per la maggior parte al mercato americano, non è fuori luogo.

La Chrysler Turbo Flight è un altro dei prototipi di studio fatti per Chrysler. A questo proposito bisogna dare a Cesare quel che è di Cesare. In quegli anni spesso si diceva che i prototipi della Chrysler erano disegnati alla Ghia, e in parte forse poteva essere vero, nel

senso che Virgil Exner senior o junior a volte potevano trovarsi a lavorare in Ghia, però nella maggior parte dei casi bisogna riconoscere che il contributo di Ghia era quasi esclusivamente nella costruzione della vettura. Diciamo che in qualche caso sarà stata una questione di mettere in forme che fossero realizzabili e soprattutto di lavorare in squadra, insieme con chi creava, di Chrysler. Però, in quei casi si trattava piuttosto di capolavori di realizzazione che non di ideazione; chiaramente anche la forma si vede che non è italiana.

Nel '59 nacque la Selene I, alla quale ha accennato il dott. Gaspardo Moro. Voglio rimarcare che alcuni anni più addietro ho scoperto il connubio con i tassì sovietici a cabina avanzata. I responsabili sovietici, che incontrai verso gli anni Ottanta, mi avevano fatto quasi intuire, anche perché mi hanno portato dei modelli che la mostravano, che la forma a cabina avanzata l'avevano inventata loro.

*Dott. GIACOMO GASPARDO MORO*

Posso citare al riguardo una nota di colore. Nel '62, quando si tenne a Mosca la mostra delle realizzazioni del lavoro italiano, cui parteciparono Fiat, Olivetti, ecc., anche la Ghia fu presente. Ci andammo perché l'architetto Youri Dolmatowskj (di cui poi divenni amico), presidente della linea di estetica dell'automobile russa, aveva conosciuto Gigi Segre e aveva visto la fotografia della Selene, alla quale si era molto interessato. Volle quindi che per quella mostra, l'anno dopo, gli fosse mandata la vettura. Ricordo che Segre, dovendo andare negli Stati Uniti, non poté partecipare; mandò me che ero il suo assistente. Al Parco Sokolnikj, dove gli inglesi avevano fatto una mostra l'anno precedente, costruendo dei padiglioni in ferro e cemento (molto belli, interessanti), venne esposta anche la Selene.

Avemmo enormi difficoltà: la vettura non si trovava più. La Züst Ambrosetti aveva fatto la spedizione via mare a Leningrado; da lì degli autocarri portarono a Mosca tutti gli oggetti da esporre. Con il direttore generale della Züst Ambrosetti (in quell'occasione diventammo amici) girai una domenica tutte le stazioni di Mosca, ma la vettura non si trovava. Alla fine, Savoretti, che era responsabile dell'organizzazione della mostra, telefonò davanti a me a un ministro russo, che si chiamava Patolicev, alzando la voce e intimandogli di trovarla. Arrivò la notizia che era in una delle sette stazioni di Mosca e la domenica pomeriggio io e Gatti della Züst Ambrosetti, su una 600 Fiat, andammo a scovarla. Ce la portarono, ma arrivò il mattino dell'inaugurazione della mostra, e la disposero su un piano. Non c'era stand, non c'era niente; io, vestito in grigio con la camicia bianca e la cravatta, andai a rubare un barattolo di vernice allo stand Fiat e con un pennello feci il tappeto, in giallo, sul pavimento e aiutato da due poliziotti mettemmo la vettura lì; fu ammirata moltissimo. Lo stesso Kruscev si avvicinò e attraverso l'interprete si complimentò per la vettura. La verità è che i russi non avevano mai progettato una vettura del genere tanto che Youri Dolmatowskj la volle trattenere e poi ne uscirono dei taxi, piuttosto brutti, ma con guida avanzata.

*Arch. TOM TJAARDA*

La Selene è una delle prime macchine su cui ho lavorato dopo essere entrato alla Ghia. L'idea di questa macchina è nata da un disegno, guarda caso, della Chrysler. Era un pick-up a due posti, con il motore sopra l'asse anteriore e con tutto il resto dietro. Un giorno Segre osservando un gigantesco disegno del pick-up fatto a mano, in scala 1:1, appeso a un muro,

disse: «Guarda, facciamo una macchina» e da questa idea facemmo una macchina per il salone. Ha affidato questo tema a Sartorelli e a me; abbiamo fatto degli schizzi, siamo andati avanti e ne è uscita la Selene. Un misto un po' di Sartorelli, di me, e anche di Segre che ha avuto l'idea del volante che si spostava da una parte all'altra; è interessante che quarant'anni dopo sulla Lancia Logos sia stata adottata la stessa soluzione. Un giorno è venuto a trovarmi in studio Michael Robinson, il responsabile stile della Lancia e mi ha detto: «Guarda un po' questa macchina, che cosa ne pensi?». Non ho detto niente, ma comunque l'idea era lì.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

La Selene fu costruita su un pianale finto. L'idea della cabina avanzata fu proposta da Revelli di Beaumont nell'anteguerra, abbastanza felicemente; poi fu anche all'origine della Fiat 600 Multipla e di tante idee che di tanto in tanto apparivano. I tempi però non erano maturi, poi lo sono diventati, ma al tempo stesso si può rimarcare quale fosse l'ottimismo di quegli anni. Era un ottimismo che prescindeva da qualunque preoccupazione per gli impatti: il guidatore era praticamente in prima fila, nel caso di un incidente. Le Selene, non a caso, invece del volante hanno la cloche. In quel momento ancora felice della progettazione automobilistica questi veicoli erano chiamati Dream Car; ce ne sono due o tre che conserviamo nel museo della Ghia; sono vetture finte, praticamente. In quell'epoca andare al Salone con una vettura priva di motore era piuttosto comune, però poi le cose sono diventate molto più difficili. C'era ancora un ottimismo, una voglia di vedere cose diverse che faceva sognare; il nome "Dream Car" era ben scelto.

La Selene non sollevò l'interesse solo dei russi; anche la Renault si interessò a questa formula di vettura e realizzò il progetto 900, un progetto segreto, che mi pare sia stato in parte reso noto negli anni seguenti. Anche quella era un'idea di taxi, ma non so fino a che punto si siano collegati con i russi; comunque ci fu questo connubio russo-italiano-francese. La Renault nel frattempo aveva cominciato a collaborare con Ghia, stiamo parlando degli anni Sessanta, quando io, Tom e Sartorelli eravamo lì e, oltre al lavoro di realizzazione per Chrysler, la Ghia iniziò a lavorare anche per Volkswagen e Renault. In quegli anni, o poco prima, fu anche realizzata la Volvo P1800; si era avviata una collaborazione molto ampia con parecchi costruttori, che non so se avesse analogie con alcun altro carrozziere di Torino. La Ghia vi riuscì per la sua vocazione internazionale e, si deve riconoscerlo, anche per la particolare abilità di Luigi Segre nel creare contatti con le aziende automobilistiche.

In quel momento ebbe luogo la svolta per così dire storica di Ghia, che si trasformò da azienda che realizzava esemplari unici per clienti particolarmente danarosi, a una realtà più affine a un Centro Stile, che lavorava come un'organizzazione complementare ai Centri Stile delle case costruttrici.

*Dott. FELICE CALISSANO*

Credo che valga la pena per i più giovani di noi ricordare cos'era l'Italia del '60 in due parole. L'economia era terribilmente sana, ma povera, il prodotto interno lordo era, rispetto a oggi, bassissimo, il termine "inflazione" era sconosciuto, il debito pubblico non esisteva, dato che l'inflazione fortissima dell'immediato dopoguerra aveva azzerato il debito pubblico anteguerra e quello creato dalla guerra. Erano gli anni in cui Andreotti andava a ritirare



l'Oscar delle monete per la Lira, quindi c'era una stabilità monetaria notevole, un'economia molto sana, ma povera, in forte crescita. Il dollaro valeva intorno alle 600 lire (ieri quotava 2200 circa). L'esposizione "Italia 61" vide la Ghia in primissima linea, sia con la ferrovia di cui Gaspardo Moro sicuramente vi parlerà, sia per le Jolly che vennero messe a disposizione del pubblico. Io sono entrato in Ghia il 21 febbraio del 1960. Ricordo così bene la data perché in una settimana, dal 21 al 28 febbraio, guadagnai quanto in due mesi dal dottore commercialista che era stato il mio maestro: furono 30.000 lire benedette che arrivarono in casa. La ricordo anche per un altro motivo: entrando in Ghia sentii quell'odore di vernice nel quale ero nato, perché sono nato nella carrozzeria di mio nonno che si chiamava Eusebio Garavini, che nel '45 aveva 800 operai; più di Pinin Farina, pensate.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

Erano anni particolari, anche per come si lavorava. La maggior parte degli operai veniva a lavorare in bicicletta, le macchine erano ancora abbastanza poche. Quelli che di voi hanno un'età pari o superiore alla mia sanno sicuramente cosa voleva ancora dire l'automobile in quegli anni. Io mi sono innamorato dell'automobile perché c'era un rally, mi pare fosse il Liegi-Roma-Liegi, che passava sotto casa mia; ricordo che stavo lì tutta la notte a vedere queste macchine che passavano e quasi avevano un effetto disco volante su di me. Ricordo in particolare che un anno si fermò una macchina che spalancò le porte ad ala di gabbiano: era naturalmente la Mercedes 300 SL. A quel punto pensai di aver avuto un close encounter, come se si fosse trattato di un Ufo; quindi io nella mia infanzia di stilista ho vissuto questa cosa come un sogno, ed entrare nel mondo dell'automobile come stilista per me è stato come la realizzazione di quel sogno. Poi si sa come vanno le cose, uno mette un po' di più i piedi per terra e capisce che le cose non sono proprio così affascinanti, ma all'inizio mi sembrò di entrare in un mondo favoloso proprio perché la macchina in quegli anni era ancora vista in quella prospettiva.

*Arch. TOM TJAARDA*

La Fiat Jolly è stata un'altra idea molto brillante; penso che l'avesse avuta Boano. Erano i tempi felici in cui le case costruttrici davano i telai con molta facilità ai carrozzieri. Poi la cosa è diventata molto meno facile, a meno di accordi; anche con la Jolly ricordo che verso la fine si era già cominciato a tribolare perché la Fiat non dava più i telai, se non sbaglio.

*Dott. GIACOMO GASPARDO MORO*

Venne da me un giorno un notissimo avvocato di New York per chiedermi 5000 di quelle Jolly. Noi ne facevamo 50 alla volta e lui ne voleva 5000; dissi che era impossibile perché la Fiat non ci avrebbe dato i telai. In effetti la Fiat non ci poteva dare tutti questi telai perché allora in America non aveva ancora l'organizzazione di assistenza per seguire le vetture. L'avvocato disse: «No, no, se l'ostacolo è la Fiat, ci penso io, sono intimo amico dell'Avvocato». Replicai: «Si accomodi, vada dall'Avvocato». E non si è più visto.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

Per rendere le cose più difficili, mi pare che i costruttori alzassero il prezzo dell'autotelaio da carrozzare, finché appariva chiaro che non era più una proposta accettabile dal punto di vista commerciale.

Il modello Jolly è stato realizzato principalmente su autotelai Fiat 600 e 500, poi sono anche state fatte delle Renault, delle R4, non ricordo più quante. Comunque, qualcuna ha circolato per moltissimi anni nelle isole, mi pare, di Ischia, Capri. Erano popolarissime.

Alla Selene I seguì la Selene II, che ne fu la versione sportiva. La Selene II fu disegnata dal figlio di Exner, che mandava gli schizzi dalla Germania dove prestava servizio militare nel contingente americano di occupazione. A questo proposito, mi viene spontaneo paragonare la mia esperienza (sono cresciuto, come la maggior parte degli altri stilisti italiani, come ragazzo di bottega, imparando sul campo), a quella degli stilisti americani. Tom, tu hai frequentato delle scuole di design in America, no?

*Arch. TOM TJAARDA*

No, ho studiato architettura; ho disegnato un solo modellino di macchina, l'ho mandato a Segre che mi ha offerto il lavoro. Esisteva una scuola di design a Pasadena, ma non l'ho frequentata.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

La Ghia è stata un luogo ideale per crescere professionalmente, perché si collaborava con stilisti delle case costruttrici che mandavano i loro figurini. Ho imparato moltissimo la tecnica di figurinistica dal modo in cui si ombreggiava, anche da parte di altri Centri Stile.

*Arch. TOM TJAARDA*

E' vero: non avrei mai potuto trovare un lavoro negli Stati Uniti perché non conoscevo questa tecnica di illustrazione. In California insegnavano soprattutto a fare illustrazione e veramente erano molto in gamba, però forse insistevano un po' troppo su questo, anziché sul design; la cultura del design manca tuttora.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

Nel 1965 io ho disegnato la Cobra spider. Purtroppo queste macchine avevano un grosso problema dovuto allo stile, ma all'officina. In quell'epoca lo stilista disegnava e poi il progetto andava giù in officina, dove c'erano persone molto concrete, realistiche, che dicevano: «Ma cosa ha fatto questo qui? Dev'essere pazzo, aver fatto un parabrezza inclinato così! Questa è una macchina che...» e regolarmente quasi d'ufficio il parabrezza veniva tirato su in verticale, ma non solo di un grado o due. Sulla Cobra sarà inclinato a 30-40 gradi. Io l'avevo disegnato probabilmente almeno a 50-60, cosicché nell'esecuzione sembra che la macchina sia sproporzionata. Questa comunque è la macchina che ha coinciso con l'ingresso in Ghia di De Tomaso, accompagnato da Carrol Shelby, che ha portato questo progetto.

*Dott. GIACOMO GASPARDO MORO*

Non è esattamente così. La costruzione di quella macchina la ottenni io da Carroll Shelby a Los Angeles, dopo entrò De Tomaso. De Tomaso aveva conosciuto Carrol Shelby, sui campi di gara.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

C'è un episodio che mi è rimasto impresso della mia relazione con De Tomaso a proposito della Cobra. Tu mi chiamasti nell'ufficio dove c'era anche De Tomaso. Arrivai dall'Ufficio Stile e chiesi: «C'è un autotelaio sul quale si possano fare i disegni?». De Tomaso, che era lì seduto, mi fa: «Sì, il passo è tanto, la larghezza massima è tanto» e mi dice le rispettive dimensioni. Io prendo nota però esito: «Sì, questi dati mi servono per partire all'ingrosso...». Ovviamente ci sarebbe voluto quello che oggi si chiama il package, allora si chiamava autotelaio; allora gli dico: «Per esempio, almeno mi dia la dimensione d'altezza del motore, quanto è alto da terra». Lui mi guarda e poi mi fa: «Guarda, è alto così!». Ho preso un metro e ho misurato da terra la sua mano per avere un dato di partenza su cui lavorare. Così era De Tomaso.

*Ing. ADRIANO GILLINO*

In quel periodo ha avuto luogo un'altra svolta nella storia della Ghia, l'ingresso di Giorgetto Giugiaro, proveniente dalla Bertone. Morto Segre e passata l'epoca di transizione, il periodo di proprietà Trujillo, arrivato De Tomaso, l'ingresso di Giugiaro fu una specie di terremoto. In pochissimo tempo Giorgetto disegnò quattro macchine per il Salone del '67: la Mangusta, la Ghibli, la Pampero (chiamata così perché De Tomaso era argentino, e che in pratica era la versione spider della Vallelunga), la Vanessa.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

L'esperienza di lavoro alle dipendenze di Giugiaro, che tra l'altro è stato recentemente eletto "Designer del XX secolo", è stata per me molto difficile perché è, e credo sia rimasto, un personaggio con una fortissima personalità e creatività che del resto ritengo gli venga unanimemente riconosciuta anche nel nostro ambiente. Ricordo che lavorando sotto la sua supervisione succedeva come una specie di condizionamento mentale: praticamente si finiva per sottostare ad un principio quasi di imprinting. Si lavorava come lavorava lui e dopo un po' ci si rendeva conto che anche i figurini li si faceva come li faceva lui. Di fatto ci si trovava presto e senza volerlo ad imitare il suo stile, la sua tecnica di presentazione... Non che si copiassero effettivamente, ma non sembrava neanche concepibile che si potessero fare in modo diverso. Quindi, con tutta la stima per Giorgetto, è stata dura. Ripeto, sono stati anni difficili per me e infatti, lui alle volte mi è venuto vicino e mi ha detto: «Guarda, Filippo, mi dispiace per te perché so che sei una persona creativa è so quanto è difficile lavorare sotto di me, però purtroppo non ci posso far niente». E' stato perlomeno un gesto gentile ammettere che poteva essere frustrante lavorare con lui. E infatti lui lavorava molto meglio con qualcuno che eseguisse i figurini; nell'ufficio c'erano infatti un paio di altri ragazzi che non avevano problemi ad ubbidire in silenzio.

*Arch. TOM TJAARDA*

Desidero accennare alla Innocenti 950 Spider perché, a parte il fatto che è stata la prima macchina che ho disegnato, questa vettura per la Ghia rappresentò, insieme alla Fiat 2100/2300 coupé, il passaggio alla produzione di serie consistenti. La Ghia mi diede la possibilità di disegnare una macchina intera a soli 24 anni e nonostante non riuscissi comunicare molto bene perché conoscevo poco l'italiano. In America sarebbe stato impossibile. Ho realizzato, come diceva Filippo prima, la speranza di disegnare una macchina intera a 24 anni. Poi abbiamo fatto altre cose, tra le quali la De Tomaso Pantera, ma quello in cui ho disegnato l'Innocenti 950 Spider è stato un periodo molto bello per me.

*Dott. FELICE CALISSANO*

La Pantera è la prima vettura del periodo Ford. Prima di parlarne desidero però citare episodi risalenti agli anni precedenti. Allora la fiscalità era molto ridotta, lo Stato non aveva bisogno di molti quattrini. Gli Ispettorati compartimentali avevano elaborato degli studi, antesignani di quelli che oggi si chiamano "studi di settore", per cui il fisco pretendeva da ogni impresa un determinato obolo, che si concordava. Si pagavano imposte, sia ben chiaro, ma nel limite delle necessità dello Stato, che non erano molte. Anche per questo l'accumulazione di profitti, da parte dei carrozzieri che facevano prototipi o piccole serie, era tanto elevata che rendeva secondario qualsiasi controllo dei costi. Ricordo che sui prototipi, ma anche sulle serie piccole, ad esempio sulla Chrysler L64, di cui si produssero 25 esemplari, si rilevavano i costi delle materie prime - cioè l'autotelaio, le pelli per gli interni (molto care, venivano dall'Inghilterra), i fanali, i volantini, che pure costavano molto - e della manodopera, calcolata come puro costo diretto. Non c'era concorrenza, quindi il prezzo derivava da un accordo commerciale tra Gigi Segre, che in questo, devo dire, era straordinario, e l'acquirente.

Pertanto, la contabilità industriale praticamente non esisteva. In Ghia cominciai ad affacciarmi la necessità di una contabilità industriale quando si iniziò a produrre serie consistenti (che comunque non vennero fabbricate dalla Ghia stessa), in particolare quando si dovettero produrre gli hard-top delle Innocenti 950 Spider e poi le Fiat 1500 coupé Ghia, delle quali venne impostata una serie di mille unità.

Allora dovette essere inventata da me e dai miei collaboratori dell'epoca la contabilità industriale. Quando invece si trattò di produrre in quantità veramente industriali lo Spider Innocenti e la Fiat 2300 coupé, Segre fece un accordo con altre persone e si inventò la OSI, (Officine Stampaggi Industriali). Il nome derivava da quello di una piccola azienda meccanica, la Apparecchio OS, che aveva un capannone vicino alla Ghia ed era appartenuta a ex soci di Segre, che poi Segre "fece fuori". Da questa società, che abbandonò poi l'attività meccanica, nacque la OSI con un reparto di stampaggio di lamiera e poi di produzione della Fiat 2300 e della Innocenti. Ecco, il passaggio dalla produzione di prototipi o piccolissime serie e produzione di serie si colloca intorno al '62-'64, generando una nuova cultura gestionale, che fu acquisita dalla Fiat, la quale a quell'epoca era molto progredita. La OSI creò un proprio ufficio di contabilità industriale con persone provenienti in parte da Olivetti e in parte da Fiat, mentre l'attività della Ghia è rimasta, fino a settembre del '65, quando lasciai l'azienda, prevalentemente artigianale, ma con prezzi e redditività in forte calo.

Parlo dei prezzi in Italia, ma i grossi proventi che avevano allora i carrozzieri derivavano da royalties; nel caso di Ghia, dalla Volkswagen Karmann Ghia. Le royalties erano pagate estero su estero, quindi il profitto era direttamente accumulato all'estero.

Questo non era frodare il Fisco, lo ripeto perché si usa molto dire "Negli anni '60 nessuno pagava le imposte". Non è vero, le si pagavano nella misura in cui venivano richieste. Con la morte di Segre, nel '63, la Ghia perse il flusso di queste royalties, perché strettamente legate alla sua persona. Morto lui, il signor Karmann subito venne a Torino e a Gaspardo Moro e a me, in buon tedesco disse: «Il contratto si è risolto», con fair play tipicamente germanico. Aveva ragione lui, era un contratto ad personam: morta la persona il contratto finì. Purtroppo anche l'ing. Gioia, della Fiat, mentre portavano giù la barra di Segre, ebbe parole quasi analoghe nei confronti, non di Gigi Segre, ma della Ghia, e ci volle tutta l'abilità di Gaspardo Moro per riportare la Ghia all'onore del mondo.

#### *Arch. FILIPPO SAPINO*

Con la Pantera entriamo nel periodo di collegamento con De Tomaso il quale, essendo, dicono le cronache, buon amico di Iacocca, introdusse la Ghia nel mondo Ford, che inizialmente acquisì il 75% delle azioni di Ghia, e poi il 100%, nel '73. Anche la carrozzeria Vignale fu all'inizio acquisita da De Tomaso e poi passata alla Ford. La Vignale fu destinata completamente alla produzione della Pantera per gli Stati Uniti. Ford creò la Ghia Operation, costituita da Ghia, che restava come carrozziere, e da Vignale, per la produzione industriale, con un organico complessivo che arrivò a 600-700 persone, molto elevato per Ghia. Lo stabilimento Vignale era in grado di produrre 70 vetture al giorno, ma si era in un periodo estremamente difficile dal punto di vista sindacale. Le bandiere rosse circolavano quasi tutti i giorni e fu costruita con abilità artigianale carrozziere una bara che veniva portata a spalle in giro per lo stabilimento, con il nome ora di De Tomaso, ora del direttore americano di Ghia Operation. Fu un periodo estremamente difficile; gli americani sopportarono finché, nel '75, con il tracollo dovuto alla crisi energetica decisero di chiudere lo stabilimento Vignale.

La Pantera fu esportata principalmente negli Stati Uniti con il marchio De Tomaso, ma era venduta da Ford. La Ford decise così precipitosamente di chiudere lo stabilimento che si dimenticò che quando si producono automobili in serie bisogna per dieci anni fornire i pezzi di ricambio. Chiuse lo stabilimento, buttò via tutti gli stampi e solo dopo si accorse della gaffe che aveva fatto, quando i clienti cominciarono a chiedere i pezzi di ricambio. Allora il furbesco De Tomaso ritornò a galla e si fece una fortuna fornendo alla Ford i pezzi di ricambio; non si è mai capito se li producesse con le attrezzature che ufficialmente erano state rottamate o se li facesse realizzare a mano.

#### *Arch. TOM TJAARDA*

La Pantera ha avuto la sua importanza e rimane importante per molti appassionati, che da dieci anni mi invitano in America per parlare ai soci del club dei possessori della Pantera. Quando fu progettata, la tecnologia dei pneumatici non era quella di oggi, la macchina non stava in strada facilmente, anzi usciva molto facilmente; però con i pneumatici attuali è molto valida.

De Tomaso ha vissuto sulla Pantera, per molti anni continuando a fare face-lift su face-lift,

fino a tempi abbastanza recenti.

La Pantera è nata come nuova Mangusta, ma un po' meno costosa da produrre. Poi è subentrato Iacocca. Mentre lavoravo su un prototipo, De Tomaso - che per due settimane era andato in America - ci telefonava ogni giorno per saper a che punto eravamo, perché sarebbe venuto con un suo amico (era già suo amico fin da allora). Abbiamo finito il prototipo il giorno stesso in cui è arrivato con Iacocca. E' stato fatto tutto in un giorno, tutto. Iacocca ha visto la macchina e ha detto che andava bene così «Andate avanti...» e da lì alla produzione è passato soltanto un anno. La Pantera aveva dei problemi, all'inizio: nel primo crash-test hanno trovato le ruote anteriori sotto il sedile, quindi non è stato subito un grande successo, però Giampaolo Dallara era geniale, ha messo due longheroni nella parte inferiore del telaio e ha risolto il problema: al secondo crash-test era già a posto. La macchina è nata così. Oggi sarebbe impensabile; durante il progetto si analizzano questi aspetti e si risolvono molti problemi prima di costruire i prototipi.

Ora, due parole su De Tomaso, che era un personaggio molto particolare, come sappiamo tutti. Devo ammettere che all'inizio avevo un po' di paura perché psicologicamente era bestiale. Ti metteva sempre con le spalle contro il muro su qualsiasi argomento; all'inizio non sapevo se rispondergli, poi ho scoperto che aveva un cervello estremamente veloce ed era molto intelligente, non c'è niente da dire...

*Arch. FILIPPO SAPINO*

De Tomaso, per tre anni operò sia nel settore automobilistico sia in quello motociclistico (aveva acquisito la Moto Guzzi e la Benelli; in quel periodo abbiamo lavorato su commesse di Ford e di altre Case. Nel '73 la Ford decise di acquisire tutto il pacchetto azionario della Ghia. Di conseguenza, negli anni successivi Ghia creò esclusivamente prototipi per conto di Ford.

La Megastar del '77 aveva la prerogativa principale di proporre una formula, per quell'epoca abbastanza innovativa, della "station wagon corta" che è poi diventata popolare tra molti costruttori; la Fiat Tipo è un esempio classico di questa architettura, che oggi è adottata per tutta le vetture cosiddette a 5 o a 3 porte

La Megastar fu realizzata su un autotelaio Ford Granada, che era una tre volumi con coda lunghissima, che fu trasformata in modo abbastanza spettacolare, anche a riprova di come si poteva elaborare un telaio di produzione.

La crisi energetica del '79 diede origine a una serie di "esperimenti", tra i quali una tre ruote che si ispirava alla Messerschmitt. Bob Lutz, a quell'epoca presidente della Ford Europa, era solito dire «In tempi di crisi energetica almeno proviamo a fare qualcosa di diverso, magari anche per divertirci». La tre ruote venne progettata praticamente da zero, addirittura la ruota posteriore unica era azionata da un motore Vespa 200, quindi era una cosa realmente atipica. Aveva il vantaggio, rispetto alla Messerschmitt, di avere il motore di fianco alla ruota, anziché davanti, il che consentiva di avere un risparmio di spazio lungo l'asse del veicolo. Un altro degli esperimenti che abbiamo compiuto fu una vettura a motore centrale, a quattro porte, quattro posti.

Facemmo anche una Barchetta ante litteram, una delle ultime vetture che ho disegnato personalmente; partendo da un telaio Fiesta si cercava di riformulare l'idea della spider a

basso costo, come lo era stata la Austin Healey Sprite, una proposta che abbiamo ripreso anche di recente con la StreetKa che presenterò più avanti.

Facemmo tanti esperimenti all'epoca dell'infatuazione per l'aerodinamica. Uno di questi fu la Probe V, la quinta di una serie che cercava di abbassare sempre di più il coefficiente di penetrazione aerodinamica. Con la Probe V si arrivò, mi pare, a un Cx di 0.13, equivalente a quello di un aereo da caccia.

Un esercizio di design che per noi è stato significativo fu la Saguaro, che anticipò la forma del Minivan più evoluto come si vede oggi sulle strade. Il Minivan squadrato, abbastanza "a camioncino" o a "furgone finestrato" ha caratterizzato la penultima generazione di questi veicoli. La Saguaro introdusse la contaminazione incrociata tra berlina e furgone riuscendo persino ad avere una silhouette vagamente da coupé. In produzione però per prima non arrivò una Ford ma bensì la Renault Scénic. Con lo Scénic si è passati dalle forme squadrate "da furgone" ad altre più tipicamente automobilistiche, che ultimamente hanno espressioni molto caratterizzate, come la Fiat Multipla, la Chrysler PT Cruiser, ecc. La nostra vettura aveva un package alto, poteva portare sette passeggeri e come ho già detto aveva una forma che tendeva quasi a simulare un coupé.

Un altro esercizio fatto così, in allegria, fu la Bebob, un pick-up, che allora non era ancora popolare in Europa, a partire da una Fiesta, per la gioventù e il tempo libero.

La Ford, devo dire, nei quasi trent'anni di lavoro concettuale della Ghia ha sfruttato ben poche di queste idee, il che le ha attirato a volte pesanti critiche da parte dei media per non aver saputo approfittare delle opportunità che le venivano offerte in esclusiva da noi.

La vicenda della Saguaro è un esempio di come, affidandosi eccessivamente alle ricerche di mercato, si possano fare errori gravi. Sono personalmente testimone del fatto che già nei primi anni '70 la Ford aveva il Minivan; lo ha sottoposto a una ricerca di mercato che ha dato risultati così buoni da non essere stati creduti, per cui il veicolo non è stato fatto. L'ha fatto dopo Iacocca alla Chrysler, con il successo che tutti sanno, mentre Ford ancora oggi non ha alcun minivan nel segmento C, ma soltanto il Galaxy.

Un altro esempio di disastro indotto dalle ricerche di mercato è la Mercury Capri, quella australiana: spiego cos'è successo. Con la ricerca di mercato è stato chiesto: "Voi preferite una macchina a due posti o a quattro posti?" Ovviamente, a quattro. "La preferite con più o meno bagaglio?" E ovviamente hanno risposto: "Vogliamo più bagaglio". Quindi la vettura che era una spiderina a due posti è diventata una cabriolet a quattro posti. La Capri è stata, un disastro commerciale proprio perché i segnali che venivano dal Customer erano sbagliati.

Un'altra ricerca che abbiamo realizzato fu la Zigzag, una gamma di vetture che tentava un approccio modulare: la parte inferiore era comune a tutta la gamma, perché si voleva creare una famiglia che si dipanava dallo spider fino a un Van commerciale, passando per le berline di produzione, mantenendo in comune oltre al telaio, alcuni pannelli della carrozzeria, per ridurre i costi.

La modularità è una cosa in apparenza semplice. Negli ultimi quarant'anni ho visto ripetersi ciclicamente dei tentativi; ogni tanto c'è qualcuno che ci riprova, per ottenere vantaggi commerciali e di aumento di volume della produzione. Poi, c'è sempre qualcosa che non va. In sostanza fino ad oggi nessuno ha avuto successo.

Nel '92 realizzammo una vettura concepita da un designer americano, Taru Lahti, che fino ad

ora non ne ha disegnata nessun'altra. Questa ebbe molto successo: Giugiaro la giudicò una "scultura su ruote" e al Salone di Torino, venne almeno una ventina di volte a vederla.

Lahti secondo me è un'artista, ha applicato il suo talento creativo a fare la "sua" macchina, e questa forse rimarrà la sua sola opera automobilistica.

Questo episodio illustra come la Ghia sia stata una palestra, per molto tempo e per molti designer. Lavorare con Ford ha creato l'opportunità di scambi: designer nostri sono andati da loro e designer loro sono venuti a lavorare da noi. Diverse delle vetture che abbiamo realizzato negli ultimi anni sono opera di qualcuno che è venuto da noi, si è fatto un'esperienza, poi è tornato a lavorare nell'ambito della Ford e delle sue case collegate. Per dirne una, Ian Callum, l'attuale responsabile del design della Jaguar è stato alla Ghia, e così diversi altri, quindi possiamo dire che la Ghia ha offerto un ambiente creativo, in grado di catalizzare le attitudini individuali.

La Lagonda Vignale, ad esempio, è stata fatta da un ragazzo scozzese che adesso lavora negli Stati Uniti. La si è chiamata Vignale solo per utilizzare un po' il marchio.

Tra le vetture che abbiamo realizzato nella seconda metà degli anni Novanta possiamo ricordarne una sulla base della Ka, per la quale l'idea era di fare una due posti convertibile, che però non ha avuto seguito. La Ka - una vettura che tra i designer ha avuto consensi direi unanimi - ha stimolato la voglia di sperimentare che cosa si potesse ricavare partendo dalla base della berlina di serie. Noi abbiamo formulato l'ipotesi di una Giardinetta a cinque porte, che però ha avuto un problema industriale, in quanto, non esistendo la versione di serie a quattro porte, quando la si è pensata in chiave di produzione, non ha potuto concretizzarsi.

Oggi, possiamo dire che le vetture le disegnano i clienti: la Ford afferma di voler essere una "customer oriented company", cioè un'azienda orientata al cliente, tutto è imperniato su quello. Il cliente deve farti capire, ma naturalmente non è scontato come si faccia a capire e interpretare che cosa dice il cliente. Allora si fanno anche esperimenti, ad esempio collegati ai clienti delle varie generazioni, i baby-boomer, la generazione X, l'ultima che chiamano eco-boomer, che hanno caratteristiche completamente diverse. Quelle future sono previste di nuovo avere caratteristiche diverse, comprenderanno cose diverse, c'è una lotta all'ultimo sangue per cercare di anticipare, di capire in anticipo cosa sarà.

*Arch. TOM TJAARDA*

Non voglio fare polemiche, però all'Alfa Romeo hanno disegnato quattro bellissime vetture, per le quali non credo che siano andati a chiedere "Che cosa volete?". Quindi, occorre anche dare fiducia agli stilisti. La ricerca di mercato aiuta un po', è vero, ma non è tutto.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

Come designer condivido esattamente l'opinione di Tom Tjaarda, però c'è una paura folle di sbagliare, quindi si cerca di raccogliere tutti gli elementi possibili per avere una base su cui impostare con il minor rischio possibile il nuovo prodotto. Il designer è sempre informato dei risultati della ricerca di mercato e gli viene data la possibilità di esprimersi, ma poi forse deve dire di aver disegnata la vettura esattamente "come la voleva il cliente, non come l'avrebbe disegnata per sè".



*CARRUBA*

Sono uno stilista; vorrei sapere se Ford porterà avanti la tendenza del post-modernismo.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

All'ultimo Salone di Detroit è emersa una tendenza fortissima verso quello che è chiamato retro-futurismo, vale a dire la rivisitazione in chiave futurista di temi del passato; esempi sono la rivisitazione della Ford '49 e della Thunderbird, che riprendono l'idea che ha ispirato la nuova Beetle. E' un trend in espansione, quasi che ci fosse paura di guardare al futuro, un trend favorito dalle critiche che accompagnano parecchi dei tentativi di innovazione degli stilisti. La teoria è che i clienti oggi siano stanchi, troppo disturbati o troppo impegnati in altre cose per prendersi la briga di interpretare il design contemporaneo, quasi fosse un'opera d'arte astratta.

*Ing. ADRIANO GILLINO*

Desidero fare alcune considerazioni sulla vicenda di Giugiaro alla Ghia. Secondo me ha dato di più la Ghia a Giugiaro che non Giugiaro alla Ghia; lo può confermare il dott. Gaspardo Moro. Un tempo era sempre il titolare della carrozzeria, cioè Pinin Farina, Bertone ..., che presentava una nuova vettura, in quanto era nata dal suo modo di pensare, di vedere. A questo proposito è vero l'episodio di Pinin Farina che arriva in officina il giorno prima della presentazione di una vettura al salone di Torino, non gli piace il tetto e lo fa abbassare di due centimetri.

*Arch. TOM TJAARDA*

Riguardo alla sensibilità che Pinin Farina aveva per le dimensioni voglio ricordare un episodio di cui sono stato testimone. Quando stavamo approntando la Chevrolet Corvette Rondine, che poi sarebbe stata presentata al Salone di Parigi del 1963, Pinin venne in officina a vedere la vettura, che era ancora priva di vernice. La osservò e chiese che la larghezza delle fiancate venisse ridotta di mezzo centimetro per lato. Non fummo convinti e non modificammo le dimensioni; la vettura venne quindi verniciata così com'era. Pinin venne di nuovo a vederla; la osservò a lungo, gli piacque, se ne andò. Tirammo un sospiro di sollievo, ma lui dopo pochi minuti tornò e ci disse di restringere le fiancate di mezzo centimetro per lato!

*Ing. ADRIANO GILLINO*

Giugiaro ha avuto come stilista un trampolino di lancio in Bertone, e uno più eclatante in Ghia. Nuccio Bertone per sua sfortuna e per fortuna di Giugiaro ha avuto la buona o cattiva idea di dire e di far pubblicare su alcune riviste che la Chevrolet Corvair Testudo era nata dalla matita di Giugiaro. Esistono delle foto in cui si vede il figurino in scala 1:1 della Testudo mentre Giugiaro la disegna; in precedenza non era mai stato pubblicato nulla di simile. La Testudo al Salone di Ginevra del 1963 è stata presentata da Nuccio Bertone assieme a Giugiaro. In seguito il dott. Gaspardo Moro ha chiamato Giugiaro, perché in quel

momento in Ghia non c'erano stilisti importanti, dove è entrato come responsabile dello stile. Giugiaro ha disegnato quattro prototipi per il Salone dell'automobile di Torino del 1966, che erano Ghibli, Mangusta, Pampero, Vanessa. Queste vetture furono presentate dal dott. Gaspardo Moro insieme a Giugiaro; di lì è iniziata secondo me la sua notorietà. In Ghia Giugiaro ha fatto poi altre cose, ma, quando se ne è andato, guarda caso ha iniziato l'attività per suo conto. Quindi, direi che è stato maggiore l'apporto che Bertone prima e Ghia poi hanno dato a Giugiaro, che viceversa.

*Dott. GIACOMO GASPARDO MORO*

Giugiaro non era noto quand'era da Bertone; a parte l'apparizione nella fotografia con il figurino della Testudo. Alla vigilia di un Salone di Torino Giugiaro, che era già alla Ghia, venne da me e mi chiese se avrebbe potuto presenziare alla conferenza stampa che noi d'abitudine facevamo nel cortile della Ghia, appena prima di portare le vetture al Salone. Gli dissi che io ero il direttore generale e lui il capo dello stile, quindi ci doveva essere. Era la prima volta che gli capitava, perché Bertone non gradiva far apparire i propri stilisti.

Il giorno dopo la presentazione tutta la stampa internazionale, descrivendo la presentazione dei quattro prototipi, scrisse frasi del tipo: "E' nata una nuova stella". Quello fu il lancio di Giugiaro; come hanno poi riportato i giornali e le riviste, lui ha riconosciuto che mi doveva tutto. In seguito le cose sono cambiate, ma il lancio di Giugiaro è avvenuto così.

*Dott. FABRIZIO TAIANA*

Una domanda sulla Ford OSI Torino, che fu presentata verso il '65. In quegli anni già c'erano rapporti Ford-Ghia e a che punto erano? Era una piccola Ford costruita a Torino, "in casa Fiat"; come mai?

*Ing. ADRIANO GILLINO*

La OSI visse un momento difficile quando terminò la produzione della Fiat 2100 coupé, poi diventata 2300; la Fiat la portò al proprio interno perché aveva dei problemi di saturazione del Lingotto. In quel tempo era direttore della OSI l'ing. Bianco, che le aveva dato, o stava tentando di darle, un'immagine di carrozziere. La OSI produceva tre vetture, disegnate da Michelotti: la Fiat 1200 spider, la Ford Anglia Torino, la Ford 2600 coupé. Quindi, la Ford Anglia Torino fu un tentativo di dare alla OSI una continuità produttiva, non rappresentò un anticipo, per così dire, del rapporto tra Ghia e Ford che si sarebbe creato negli anni Settanta. Per di più, l'Anglia Torino non ha avuto un grosso successo, è stata prodotta in pochissimi esemplari

*Sig. GUIDO SOMMARUGA*

A chi è da attribuire il design della Volvo P 1800 S?

*Arch. TOM TJAARDA*

A Peterson. L'ho conosciuto nei primi mesi in cui ero in Ghia: mi diceva che stava facendo

la macchina, da solo.

*Dott. FRANCESCO GANDOLFI*

Desidero avere qualche delucidazione in merito alla paternità della Lancia Aurelia B20 e in misura minore della Giulietta Sprint. Per la B20 esiste un'attribuzione dello stile a Mario Felice Boano, fondata su una sua affermazione che risale ai primi anni Ottanta, che poi a mo' di valanga si è autoalimentata diventando sempre più diffusa, ma sulla quale io non sono mai riuscito a trovare nessuna documentazione di sostegno. Di fronte alla parola, certamente molto importante, di Boano, c'è quella di Pinin Farina, che appare in molte pubblicazioni; l'ing. Sergio Pininfarina, ancora oggi, sostiene che la B20 è un prodotto loro. Non sono mai riuscito a trovare disegni ed elementi oggettivi tali da attribuire la vettura con ragionevole certezza all'uno all'altro carrozziere; gli elementi indiziari sono variamente divisi a favore dell'uno o dell'altro, quindi aggiungono confusione a confusione.

*Sig. VENIERO MOLARI*

La Ghia ha una grande importanza nella storia della carrozzeria e spesso si trascurano i primi anni della sua attività. La Ghia aveva acquisito notorietà con una sua creazione - il Siluro Ghia - di cui i più begli esemplari furono realizzati sulla Fiat 501 Sport. Esistono meravigliose fotografie d'epoca che mostrano questa automobile al centro di saloni in stile floreale che sono una meraviglia. Venne poi la cosiddetta Balilla Coppa d'Oro, che nacque come Ghia Siluro Sport, 508S Siluro, tre marce, nel 1933. Il prototipo di questa vettura, con tanto di stemma Ghia, si trova a Calcutta perché, presentato al Salone di Milano, fu regalato da un ricchissimo indiano a suo figlio che si laureò in medicina.

La Balilla Coppa d'Oro fu disegnata da Mario Revelli di Beaumont; me l'ha detto lui e lo credo perché l'ho sempre trovato una persona estremamente affidabile. Inoltre, la Coppa d'Oro ricorda la serie di auto che Revelli impostò, influenzato dalla Auburn spider che aveva ammirato al Salone di Parigi del '28, che ispirò per parecchi anni il disegno di Revelli.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

A proposito dell'attribuzione alla Ghia dello stile della Lancia Aurelia B20 e dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint posso citare la testimonianza di modellatori che in gioventù ho avuto la possibilità di incontrare, sentendo la loro diretta testimonianza, i quali mi hanno detto: «I modelli di queste vetture li abbiamo fatte noi qui, le ho fatte io con queste mie mani». Più di questo non so; chiaramente, era un punto di orgoglio affermare di avere contribuito a una cosa che poi hanno visto attribuita ad altri.

*Sig. ANGELO PIVA*

Come mai la carrozzeria Ghia, che è una delle più antiche, non ha continuato l'attività come carrozzeria costruttrice? Oppure, ha continuato per propria scelta a fare solo stile?

*Dott. GIACOMO GASPARDO MORO*

I motivi sono dovuti all'ingresso di Trujillo e poi di De Tomaso. Trujillo era completamente

disinteressato all'attività della carrozzeria, De Tomaso come ha fatto sempre è saltabecato qui a là, all'Innocenti, alla Guzzi, alla Benelli; per lui era tutto un gioco. De Tomaso poi ha venduto la Ghia alla Ford perché era amico di Iacocca, mentre non lo era di Henry Ford II. Per questo la Ghia ha smesso di essere carrozzeria come lo erano le altre e, diventando Centro stile Ford, ha continuato a fare i disegni, a sviluppare lo stile.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

Hanno influito in modo importante sull'attività della Ghia anche i problemi sorti quando si è tentato di avviare produzione industriale, prima con la OSI e poi con l'episodio Vignale; in entrambi i casi ci sono state delle congiunture negative. Però, le vicende dell'Aurelia B20 e della Giulietta Sprint testimoniano un'assenza di volontà di diventare un'industria, per mantenere invece una dimensione artigianale, orientata a fare prototipi e piccole serie.

*Dott. FELICE CALISSANO*

Dobbiamo ricordare che vi sono state aziende che hanno tentato il "salto", Casaro per prima, e poi hanno perso. Direi che in Ghia, mi riferisco a Gigi Segre in particolare, il tentativo di diventare industria è stato fatto. Con la creazione della OSI, Officina Stampaggio Industriale, è stata posta la premessa per una produzione di serie; poi Segre è morto, ma secondo me non ci credeva molto neanche lui. Sono due filosofie diverse: c'è chi ha fatto il salto verso l'industria e chi ha mantenuto la leadership nello stile.

*Dott. GIACOMO GASPARDO MORO*

Voglio aggiungere una cosa: io contribuì a che De Tomaso acquistasse la Ghia, ahimè. Due fattori mi avevano indotto a questo passo: 1°) ero d'accordo con De Tomaso, e con gli altri, che lui non avrebbe mai messo piede alla Ghia, perché lo conoscevo; 2°) gli altri - la famiglia Haskell -, suoi parenti e proprietari della Rowan Controller Company, una grande industria che forniva materiale all'esercito degli Stati Uniti, erano interessati alla Ghia e avrebbero portato capitali, che erano necessari perché, esaurita la vicenda OSI, morto Luigi Segre, io volevo continuare nella costruzione in serie. E' successo che il giorno dopo l'acquisto da parte di De Tomaso, che diceva di non avere nessuna intenzione di occuparsi della Ghia, egli era lì, e poco tempo dopo parte della famiglia Haskell è morta in un incidente aereo, e allora tutto è cambiato.

*Arch. FILIPPO SAPINO*

Possiamo ora concludere la carrellata che abbiamo compiuto sulle vetture disegnate alla Ghia. La Ford Street Ka è l'ultima vettura disegnata da noi che, in base a un accordo tra Ford e Pininfarina annunciato all'ultimo Salone di Ginevra, sarà prodotta da Pininfarina a partire dal 2003. Mi piace sottolineare che questo è un po' un ritorno all'idea di Barchetta, lo spiderino a basso costo, basato in questo caso dalla meccanica della Ford Ka; ne utilizza alcuni pannelli di carrozzeria e sarà venduta a un prezzo che dovrebbe aggirarsi intorno ai 35 milioni, diciamo. Non si sa ancora quale marchio porterà.

Oggi è un giorno particolare per la Ghia e i motivi sono sui giornali. Ieri Ford ha annunciato

la decisione di trasformare la Ghia in un Centro di design elettronico; l'organico sarà molto drasticamente ridimensionato, come succede quando si passa a lavorare con i computer. La carrozzeria Ghia che abbiamo conosciuto, nata nel 1916, probabilmente è finita ieri; ora si trasforma in un'entità che è caratteristica dei tempi che viviamo. Ford oggi in Europa ha ben 9 Centri Stile, altri ne ha in California e sparsi un po' in giro per il mondo. Oggi si tende a fare molti piccoli Centri Stile, collocati in paesi diversi, che raccolgono i segnali dei clienti e li traducono in un prodotto a immagine di quello che si presume il cliente abbia indicato.

Quindi, il nome e il marchio Ghia resteranno; da un punto di vista concettuale forse saranno addirittura potenziati; scomparirà la parte tradizionale della Ghia, tipica del carrozziere tradizionale, cioè la realizzazione del prototipo. Questo è coerente con la tendenza di questi ultimi anni, di scindere il discorso creativo da quello di fabbricazione.

Sempre di più nell'area torinese, e non solo, nascono aziende che affermano con orgoglio di essere "No design": il design è confinato, in esclusiva, nei Centri Stile delle case costruttrici che sono stati enormemente potenziati. Quando c'è bisogno di realizzare l'idea, costruendo un prototipo, ci si rivolge alle aziende che li realizzano, che sono il complemento alla creazione.

Quindi, il mondo della carrozzeria sta vivendo un cambiamento epocale; riguardo alle tecnologie utilizzate nel design, si sta passando addirittura a modellatori matematici. Ford ha concluso un paio di mesi fa un accordo con l'agenzia di difesa della Gran Bretagna per realizzare con le loro tecnologie degli ologrammi, che creano modelli virtuali tridimensionali a cui mancherà solo la possibilità di essere toccati; la realtà virtuale si sta spingendo verso limiti inusitati. Devo ammettere che quando una dozzina di anni fa abbiamo fatto una conferenza sul design e qualcuno ha detto "tra qualche anno butteremo via le matite e disegneremo con dei tavoli da disegno elettronici" pensavo fosse una barzelletta. Invece la realtà ha superato anche le aspettative. Ormai a partire dalle scuole, e poi dappertutto, si disegna quasi solo col computer, il che può avere vantaggi e svantaggi; tuttavia questa è la realtà dei fatti ed è il futuro. Noi abbiamo un sistema informatico che è collegato con gli altri Centri Stile per cui un disegno fatto da noi può essere usato altrove e viceversa, cosicché noi fresiamo quello che è stato concepito oltreoceano.

Con amarezza devo dire che la grande specializzazione dei battilastra tende a sparire perché si fa sempre di più la fibra di carbonio o fibre varie di materiale composito, però qualcosa sopravvive.

L'evoluzione del nostro mestiere comporta che oggi la maggior parte dei carrozzieri e dei Centri Stile italiani offra *with compliments* ai costruttori che si rivolgono a loro il design in cambio di contratti di servizi di industrializzazione e di servizi vari fino alla produzione. Un esempio è la Pininfarina per la Street Ka. Qualche anno fa sarebbe parso impossibile che Pininfarina producesse una macchina disegnata da Ghia; invece oggi per ragioni industriali questo può avvenire, perché Pininfarina ha l'esigenza di saturare la sua capacità produttiva. Il nostro ambiente è davvero cambiato!