

## AUTODELTA, 10 ANNI DI SUCCESSI

Tavola Rotonda con *Giampiero Biscaldi, Gianni Chizzola,  
Nanni Galli, Marcello Sabbatini*

Introduzione di *Pasquale Oliveri*

Coordinatore *Giorgio Valentini*

23 ottobre 2004, Museo Alfa Romeo, Arese

### **PASQUALE OLIVERI**

Da poco più di un anno abbiamo fondato in Alfa Romeo il settore "Automobilismo Storico" per tutelare e sviluppare il nostro marchio. Il settore ha nel Museo la casa e il custode di vetture che hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo, custodiamo nell'archivio i nostri documenti e coltiviamo inoltre un patrimonio enorme, i Club degli alfisti. Abbiamo 150 Club in Europa, 92 negli Stati Uniti, 7 in Sud Africa, 5 in Oceania.

Essere alfisti è avere una fede incrollabile. Siamo stati negli USA in agosto a festeggiare il cinquantesimo anniversario della Giulietta con gli alfisti californiani, che erano presenti con 150 Alfa Romeo e, cosa quasi incredibile, abbiamo sfilato nel Columbus Day 2004 a New York con 10 Giuliette, assieme alla Scala e al Comune di Milano. Sotto questi auspici abbiamo voluto che la giornata odierna si svolgesse qui, nel tempio dell'Alfa Romeo e dell'Autodelta.

### **LORENZO BOSCARELLI**

L'ingegner Oliveri ha ricordato la forza dell'associazionismo Alfa; l'abbiamo un po' sottovalutata nell'organizzare questo nostro incontro, non abbiamo pensato quanto l'Alfa Romeo e l'Autodelta siano nel cuore di tanti appassionati. Infatti ci troviamo molto più numerosi di quanto avessimo previsto.

Ringrazio l'Alfa Romeo, l'ingegner Oliveri e il dottor **Antonio Magro**, che si sono prodigati per organizzare questa giornata, che dobbiamo in grande misura a loro, così come ringrazio tutti gli intervenuti che oggi ci parleranno. Negli anni Sessanta e Settanta l'Autodelta ci riempiva di orgoglio per le sue vittorie. E' un patrimonio che appartiene alla storia dell'automobilismo industriale e sportivo italiano.

Spesso non ci rendiamo conto di quanto le marche italiane, soprattutto le più prestigiose come l'Alfa Romeo, siano in tutto il mondo vessillifere dell'Italia. Dobbiamo valorizzare questa storia, ciò che di grande, di insigne ha fatto chi è venuto prima di noi, con la propria passione e la propria

competenza. E' un modo per onorare il nostro paese e per mantenerlo nella posizione prestigiosa che per fortuna, nonostante tutto, ancora ha.

### **SANDRO COLOMBO**

Prima di ascoltare gli interventi previsti oggi, voglio ricordare il vuoto lasciato dalla scomparsa del nostro segretario, **Vittorio Fano**, animatore della nostra associazione dalla sua fondazione, nel 1987.

Appassionato di automobilismo fin da ragazzo, amico della famiglia Bianchi Anderloni, si iscrisse nel 1942 al Politecnico di Milano e si laureò nel 1948. Già prima di laurearsi era attivo in campo automobilistico come commissario tecnico dell'Automobile Club Milano e dell'Automobile Club d'Italia. Iniziò con il Circuito di Milano, disputato da vetture Gran Premio nel settembre del 1946. Fu poi dirigente della Fina e fu tra i promotori dell'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile, essendone poi sempre tra i più ferventi animatori.

Possiamo dire che ha gestito l'AISA nei suoi rapporti con i soci e con l'esterno per il periodo dal 1987 allo scorso agosto, quando è mancato. Vorrei che tutti rivolgessimo un pensiero e un ricordo a una persona che ha tanto fatto per noi.

### **GIORGIO VALENTINI**

L'occasione di parlare dell'Autodelta ci è offerta dall'apparizione di un libro scritto da uno dei suoi fondatori, l'ingegner **Gianni Chizzola**; l'editore è Campanotto Rifili, al quale siamo particolarmente grati.

Per ricordare l'Autodelta tra di noi oggi abbiamo **Nanni Galli**, che ha corso per l'Autodelta e per altre scuderie, fino alla Formula 1. Poi c'è **Marcello Sabbatini**, un giornalista che ha scritto di corse dal dopoguerra ad oggi, nel bene e nel male, con sua penna graffiante. E' giusto così: il giornalista deve essere uno stimolatore e un critico severo ... poi tra le righe si può leggere anche la parte di verità.

Abbiamo **Giampiero Biscaldi**, che è stato un gentleman driver importante nella storia dell'Autodelta. Ora il dottor **Enrico Sala** ci presenterà il libro di Chizzola e ci parlerà anche dei suoi ricordi in Alfa Romeo e in Autodelta.

### **ENRICO SALA**

Sono grato all'amico Gianni Chizzola per avermi chiesto di scrivere la prefazione del suo interessante libro perché mi ha permesso di parlare di quel periodo storico dell'Alfa che vissi in prima persona, in cui nacque l'idea dell'Autodelta.

L'Alfa Romeo ebbe gran parte degli impianti distrutti dai bombardamenti dell'agosto del 1943 e il 28 aprile del 1945 ebbe anche la sventura di perdere il suo direttore generale, ingegner **Ugo Gobbato**, che aveva retto l'azienda con grande lungimiranza e competenza dal 1933 al 1945. L'ingegner Gobbato fu ucciso all'uscita dalla fabbrica da non identificati

assassini. Ad oltre mezzo secolo dalla sua scomparsa è ancora ricordato con stima e simpatia; egli avrebbe potuto dare una sapiente opera nella ricostruzione dell'Alfa Romeo.

L'Alfa ebbe quindi un lungo e travagliato periodo di riconversione e nonostante il successo della 1900, prima vettura veramente di serie presentata nel 1950, le perdite continuavano ad essere elevate, tanto che l'allora direttore dell'IRI, **Arturo Ferrari**, dichiarò a **Giuseppe Luraghi**, da poco nominato Direttore Generale della Finmeccanica, che se non fosse stato presentato un serio programma di risanamento l'azienda sarebbe stata posta in liquidazione.

Luraghi, uomo di grandi vedute e di grande volontà, avendo fiducia nella ripresa del mercato automobilistico, contando sulla grande immagine dell'Alfa Romeo che aveva appena vinto due titoli mondiali, sulla capacità dei suoi progettisti e delle maestranze, propose un coraggioso programma per la realizzazione di una vettura di media cilindrata, di alte prestazioni, da produrre in numeri tali da poter garantire l'economicità dell'investimento.

L'IRI, purtroppo, non poté finanziare quell'investimento perché impegnata nella siderurgia e nella cantieristica e Luraghi dovette ricorrere a una finanziaria tedesca, la Otto Wolf, per l'acquisto dei macchinari per produrre la Giulietta. Nacque così, per la volontà di Luraghi che si avvalse dell'opera di **Orazio Satta Puliga, Giampaolo Garcea, Giuseppe Busso, Livio Nicolis** e dei loro collaboratori, la Giulietta, che ebbe un enorme successo su tutti i mercati del mondo e diede il via al risanamento dell'Alfa. Nonostante la sofferta decisione di abbandonare le corse nel '52, all'Alfa era sempre rimasto il virus delle corse.

Con la 1900, che vinse innumerevoli gare, la più importante forse la Carrera Messicana, e con le Giulietta, che nelle varie versioni sportive, curate da vari preparatori e guidate da clienti mietevano successi su tutte le piste del mondo. Risanata l'azienda, Luraghi ritenne giunto il momento di varare un nuovo impegnativo programma sportivo.

Satta e i suoi uomini avevano progettato la TZ, vettura con telaio tubolare che utilizzava i gruppi meccanici della Giulia ed era carrozzata da Zagato. Per non distrarre i tecnici dall'impegno sulle vetture di serie, Luraghi decise di affidare la produzione della piccola serie di TZ e la gestione sportiva ad una valida organizzazione esterna, creando anche alcuni malumori tra i tecnici dell'Alfa.

La scelta cadde su un'azienda di Udine, creata da **Ludovico Chizzola** e **Carlo Chiti**, due soci con un valido passato di progettisti, avendo maturato le loro esperienze in Alfa e poi in Ferrari, dove Chiti vinse un campionato del mondo di Formula 1, con Phil Hill. In seguito, quando l'Alfa decise di impegnarsi nel Campionato Mondiale Marche con la 33, fu necessario rilevare l'Autodelta, che fu trasferita a Milano; Chiti ne divenne il Direttore Generale.

Due parole ora sull'ingegner **Gianni Chizzola**. Dopo la laurea al Politecnico di Milano con il professor Fessia, passò due anni al settore Esperienze dell'Alfa Romeo, con Nicolis. Poi andò in Autodelta e fu in seguito un efficiente e, posso dire, polemico concessionario Alfa Romeo. Pure Nanni Galli, bravissimo pilota, fu a lungo nostro concessionario a Prato.

### **GIANNI CHIZZOLA**

Non voglio essere retorico, ma per uno che ha vissuto praticamente tutta la vita di lavoro a contatto con l'Alfa Romeo una giornata come questa è veramente commovente. E' una giornata che dedichiamo tutti all'Alfa Romeo; sappiamo che chi ha lavorato in Alfa Romeo rimane alfista tutta la vita, perché l'Alfa Romeo entra nel sangue di colui che ha partecipato alla sua storia e alla sua vita.

Mi auguro che l'Autodelta, una emanazione dell'Alfa Romeo, che nell'Alfa Romeo è rientrata e che adesso in alcune occasione ricompare affiancata al marchio Alfa Romeo nell'attività sportiva, possa aiutare a rinverdire questo marchio.

Voglio ora chiarire perché è nato questo libro e perché ha queste caratteristiche. Nel quarantennale della nascita dell'Autodelta sono stato contattato da tre autori: un francese, un inglese e un canadese che via via sono venuti a trovarmi a Udine per avere materiale, per cercare di capire e per scrivere un libro sull'Autodelta.

L'Autodelta è un fenomeno così particolare e strano che non si può capire se non si conoscono i personaggi che l'hanno fondata, in modo particolare Carlo Chiti. Conoscere Carlo Chiti profondamente è sempre stata un'impresa perché è stato un uomo molto complesso e affascinante, nel bene e nel male, un personaggio, e se non si entra nel personaggio capire l'Autodelta è molto difficile. Così, mi sono permesso di dire a questi signori che avrebbero fatto bene ad occuparsi d'altro.

Ho l'hobby dello scrivere, ho scritto altri libri su diversi argomenti, mi sono convinto a scrivere il libro sull'Autodelta. Leggendolo vi accorgete che manca una parte fondamentale, l'elenco delle tantissime vittorie dell'Autodelta, ma questa parte è stata già raccontata, ed è così lunga, perché i successi sono stati enormi, e sarebbe stata per conto mio un po' monotona.

Ho preferito inquadrare la storia dell'Autodelta fondandola sui caratteri delle persone che direttamente l'hanno fondata, i due soci. Non dobbiamo dimenticare che l'Autodelta nasce in un momento di vera svolta dell'automobilismo sportivo. Allora l'automobile era qualcosa di molto umano, in cui l'apporto del singolo progettista, tecnico, meccanico, era fondamentale per farla vivere e andare avanti. I piloti questo lo sanno benissimo.

E' proprio conoscendo le persone e l'impegno avventuroso con cui hanno intrapreso la loro vicenda industriale e sportiva che mi sono permesso di

scrivere la storia dell'Autodelta, che si inserisce profondamente in quella dell'Alfa Romeo.

Qui mi permetto di fare una precisazione: non vorrei essere criticato perché nel libro parlo diffusamente di un periodo difficile dell'Alfa Romeo dal punto di vista tecnico. I vecchi ricordano benissimo come, dopo la presentazione della Giulia la vettura ebbe il gravissimo inconveniente tecnico che passa sotto il nome "rottura della traversa", che costrinse a richiamare qualche migliaio di automobili, per sostituire la traversa. Allora l'Alfa Romeo è stata vicinissima a un collasso. Ne parlo a lungo perché fu un periodo triste, ma è anche vero che l'impegno, l'eleganza, la signorilità e l'efficienza con cui l'Alfa Romeo risolse il problema meritano piena l'approvazione. L'Alfa Romeo allora era gestita oltre che da tecnici validi, da signori, nel vero senso della parola.

Oggi, conclusa l'attività di tecnico dell'automobile, lavoro molto per i tribunali, come CTU: tante sono le vertenze per difetti di progettazione e di fabbricazione di automobili; sono gestite dalle case in modo indecente. Per questo mi sono permesso di dilungarmi sulla questione della "traversa" della Giulia e su come l'Alfa Romeo l'affrontò.

Torniamo all'Autodelta. Il dottor Sala ha descritto perfettamente le esigenze del momento; quel meraviglioso imprenditore che era il Presidente Luraghi non volle distogliere tecnici importanti da problemi di produzione. Decise di rivolgersi altrove, ma a qualcuno intimamente legato all'Alfa Romeo, perché sia mio fratello che Chiti erano stati alfisti e lo sarebbero rimasti anche operando in una struttura esterna come Autodelta. L'Autodelta nacque in una trattoria toscana di Milano che esiste ancora, chiamata Alle colline pistoiesi.

Allora, mi stavo occupando dello sviluppo della TZ. Si deve ricordare che la TZ è nata con motore da 1300 cc. derivato dal motore della Giulietta, ma migliorato in termini assoluti: aveva l'albero motore supportato non da bronzine, ma da cuscinetti a rulli ed era dotato di doppia accensione. Era un motore veramente fantastico; ben presto la cilindrata fu portata a 1600, derivando il motore da quello della Giulia, approntato in tempi piuttosto brevi.

Io ero a conoscenza del problema della gestione sportiva dell'Alfa Romeo e di quello della fabbricazione della TZ. Una sera, al ristorante *Alle Colline Pistoiesi* ne parlai con Chirico, Surace, Chiti, mio fratello e altri.

Chiti, seduto a capotavola, come sempre capitava per la sua mole, mangiando le penne all'arrabiata nella terrina perché dopo che erano stati serviti tutti era abitudine che la terrina con quello che restava, abbondante, passasse a lui, prendendo un fiasco di Chianti e versandosi un bicchiere, disse "Ovvia, ci si pensa noi...": quello fu l'inizio dell'Autodelta.

Il giorno dopo andarono in Alfa Romeo a parlare con Luraghi e da qui la storia partì velocissimamente. Mio fratello disponeva di locali vicino a Udine a Feletto Umberto, e lì sono partiti subito. Il fatto che il paese si chiamasse,

e si chiami tutt'ora, Feletto Umberto ha creato non poche curiose complicazioni. La gente mi chiedeva: "Ho sentito che tuo fratello con Chiti fanno l'Autodelta per costruire la TZ, ma non capisco, conosco Chiti, Chizzola, ma chi è questo Feletto Umberto?" perché il nome del paese era stato confuso come terzo socio!

Si cominciò a costruire le macchine, ma con alcuni problemi, perché a Feletto Umberto l'ambiente era molto paesano, le sale rombavano di giorno e di notte. Carlo Chiti non ha mai avuto orari, lavorava quando il momento glielo consentiva, quando aveva l'ispirazione, per cui arrivava al fine settimana e continuava le prove all'una o le due di notte e via andare a 10000 giri: una cosa spaventosa per i vicini e allora proteste, baruffe.

Ce ne sono state di tutti i colori, finché, una sera, non ne potevo più perché avevo dato parola al Sindaco che avremmo cercare di non eccedere, sono andato e ho staccato il coltello dalla corrente, riducendo tutto a buio e silenzio. Chiti si mise a urlare come un matto e inveire contro di me, ma gli feci credere che fosse saltata la corrente generale; comunque lui, che nonostante la sua forte personalità a volte aveva complessi di persecuzione per le cose più stupide, per diversi mesi non mi rivolse la parola; poi tutto è ritornato normale.

La vita dell'Autodelta è stata contrassegnata da episodi strani, ma molto molto umani. Voglio narrare un altro episodio che oggi sarebbe inimmaginabile. Mio fratello, dopo essere stato all'Alfa Romeo, aveva aperto una concessionaria della allora appena nata Innocenti, che in quegli anni costruiva vetture inglesi, prima l'A 40 e poi altre.

Il capannone dell'Autodelta era un'emanazione della concessionaria e ne condivideva il cortile. Le prime scocche della TZ sono arrivate da Zagato un certo giorno, poi sono arrivate le parti meccaniche e, dopo l'assemblaggio e il collaudo, attendevamo la bisarca con un nuovo carico di scocche, bisarca sulla quale avremmo caricato le vetture finite, ma non arrivava.

Mio fratello aveva costruito le macchine a gran velocità perché non vedeva l'ora di farle vedere a Milano, per dimostrare che effettivamente all'Autodelta a Feletto si era lavorato. Un giorno arrivò la bisarca dell'Innocenti e a mio fratello parve la cosa più ovvia, siccome allora le bisarche tornavano a Milano vuote, dire: "Le spiace portare il carico?". Il camionista disse: "Con molto piacere!".

La Bisarca gialla e verde dell'Innocenti fu caricata con le TZ rosse e blu e si presentò ai cancelli del Portello sotto lo sguardo atterrito delle guardie che non capivano. Entrò e dalla Palazzina parve una rivoluzione perché era una contaminazione inaccettabile, impossibile. Telefonate, fili che si arroventavano ... Però tutto è rientrò per la grande sportività dell'ambiente e la grande signorilità del Presidente e degli altri che lo considerarono un incidente, frutto di una impulsività giovanile di Ludovico Chizzola.

Tanti aneddoti hanno contrassegnato la vita dell'Autodelta; ne ho voluto parlare perché mi pare che sia la forma migliore per far conoscere le

persone che hanno fondato l'Autodelta, che l'hanno gestita, che hanno contribuito a far crescere il suo nome e hanno dato un contributo a far crescere anche il nome dell'Alfa Romeo, che ha avuto un ruolo importantissimo nella storia dell'automobilismo.

### **GIORGIO VALENTINI**

Grazie all'ingegner Chizzola per questo linguaggio molto ricco e divertente; infatti è raro spiegare le cose in modo divertente.

Ora vorrei ricordare alcuni fatti che mi riguardano e che completano quello che ha detto Chizzola. Sono stato assunto all'Alfa Romeo dall'ingegner Satta e dall'ingegner Nicolis alla fine del 1963, perché l'attività sportiva diretta sarebbe ripresa nel 1964.

Contemporaneamente l'ingegner Chizzola, con l'ingegner Chiti, avrebbe dovuto costruire a Udine le 100 vetture TZ per l'omologazione. L'ingegner Chizzola realizzò in breve tempo una struttura completamente nuova, con delle maestranze eccezionali, che si trovano solo in Friuli. Parte del merito dell'efficienza dell'Autodelta, poi trasferita a Settimo Milanese, era dovuta ai meccanici friulani.

L'attività sportiva fu gestita, all'inizio, direttamente dal Centro Sperimentale Alfa Romeo, diretto da Nicolis, tramite la scuderia Sant'Ambroeus. Le TZ gareggiarono nel '64 nella categoria Gran Turismo; colsero molti successi, erano equipaggiate con il motore 4 cilindri 1600 cc. derivato dalla Giulia. Alla fine dell'anno la Direzione dell'Alfa Romeo decise di fare una vettura nuova: il risultato, dovuto ai fratelli Zagato, fu la TZ2, più bassa, più piccola e più aerodinamica, quindi più veloce. L'attività nel '65 passò all'Autodelta, sotto la direzione dell'ingegner Chiti, che fece gareggiare anche il coupé Giulia GTA, nella categoria Turismo.

In quel periodo l'attività dell'ingegner Chiti è stata funambolica. Ho conosciuto molto bene Chiti, perché quando andavamo alle corse io seguivo senza esitazioni. Un ricordo divertente mi riporta a Sebring, nel 1965: dormivo nella stessa stanza d'albergo, così Chiti, di notte, poteva parlarmi di auto e di corse. Nell'imminenza del viaggio a Sebring, Chiti mi dice: "Oh si prova la coppa nuova!". E io di rimando: "La coppa nuova senza prove sperimentali né al banco né in pista?". La replica fu: "Si parte con la coppa sottobraccio, avvolta in un giornale!". Montata sulla vettura, in gara, ha funzionato egregiamente. Chiti era un vero "artigiano" dell'ingegneria, tutto intuito, buon senso, intelligenza e passione. Oggi i progettisti se non usano il computer non se la cavano!

### **MARCELLO SABBATINI**

Ho scoperto l'Autodelta con Chiti; il nostro rapporto nacque alla Ferrari degli anni difficili, quando c'erano Musso, Hawthorn, Collins. Chiti mi aveva battezzato "Il Maligno". Arrivò al punto, a Sebring, di organizzare una danza del fuoco. Il pilota Radicella, che correva con le Alfa GTA, portò Autosprint.

Chiti raccolse tutte le copie che c'erano e poi organizzò nella notte un falò; lui ballava intorno e diceva: "Venite tutti a ballare intorno al fuoco, lo dedichiamo al maligno!".

Per me, il ricordo delle TZ e la crescita dell'Autodelta si devono alla lungimiranza del dottor Luraghi, un imprenditore purtroppo rovinato dai politici. L'Autodelta ha ridato forza ai ricordi dell'Alfa Corse. Ha riportato l'Alfa delle corse proprio nel suo settore naturale, quello dei clienti che correvano nelle categorie turismo e gran turismo.

E poi c'è stata la straordinaria vicenda della GTA, che è stata a mio parere la vera ultima scuola di velocità che si è avuta in Italia. Tanto è vero che ci ha dato una schiera di piloti di grande valore.

Ci fu un memorabile Giro d'Italia 1966, in cui Chiti mise insieme una squadra di scatenati: **Nanni Galli, Riccardone Benelli, Ignazio Giunti, Spartaco Dini**, i fratelli **Pinto**, e chiamò pure **Ninni Vaccarella**, lo mise in mezzo per calmare la situazione. Fu una storia appassionante, una rincorsa infernale dalla Sicilia a Trieste.

### **NANNI GALLI**

Nel 1966, avevo acquistato una GTA e arrivai a Monza per la Coppa Carri di Turismo, che a quei tempi richiamava 70-80 mila persone. La mia macchina era preparata da un fiorentino, il signor Cortini, molto bravo, però vidi che l'Autodelta sulle proprie macchine aveva installato il famoso puntone di reazione, che non avevo, ma feci dei tempi quasi pari a quelli dei piloti ufficiali.

Andai dall'ingegner Chiti e gli dissi: "O lei mi dà il puntone o le faccio reclamo". Lui disse: "Ovvia sta bono, sta bono, tu sei toscano, ti porto a fare la gara del Nürburgring come pilota ufficiale". Questo, per far capire chi era Chiti. Non andai alla Ferrari, ma all'Autodelta; ne sono felicissimo, furono anni indimenticabili. Ora vorrei tornare sul Giro d'Italia dei Jolly Hotel. In quella gara eravamo tutti amici, veramente amici, anche se in pista eravamo forsennati.

Alla prima gara, la Palermo - Monte Pellegrino, mi si staccò la batteria, ma riuscii ad arrivare in vetta, dove c'era Moscardi o Tonti. Mi arrabbiai molto con i meccanici, anche se li devo ringraziare per ciò che hanno fatto, ma ... mi arrabbiai perché il pilota vuole vincere. Arrivai in vetta e vinsi tutte le gare seguenti, anche se nella classifica finale rimasi indietro, per quel problema iniziale. Allora i piloti erano amici tra loro, adesso non si parlano neanche! Noi correvamo con il cuore.

### **GIAMPIERO BISCALDI**

Ho cominciato con la SZ, ho fatto molte gare in salita. In seguito avrei dovuto andare alla Porsche e ho corso anche con la Ferrari. Il mio ricordo più bello con l'Alfa è la 1000 chilometri del Nürburgring 1964, quando vinsi la classe 1600 GT con la TZ:, una gara stupenda! Allora le gare erano un



altro mondo rispetto a oggi; c'era familiarità tra tutti. Non c'erano gerarchie, oggi è tutto standardizzato.

### **NANNI GALLI**

La componente umana aveva un'importanza incredibile. Ricordo una gara a Zolder in cui Chiti e l'Autodelta chiamarono **Jochen Rindt**, che allora era affermatissimo, correva in Formula 1, ma allora chi correva in Formula 1 faceva anche la Formula 2 e addirittura il Turismo, c'era un interscambio di piloti che generava un apprendistato importantissimo per i giovani.

Vinsi quella gara contro Rindt e alla fine lui mi abbracciò e mi disse: "Sei stato molto bravo". Oggi chi arriva primo dà la mano a chi arriva secondo, ma se possono non se la danno neanche.

L'Autodelta ha rappresentato il rientro dell'Alfa Romeo nelle competizioni ed è poi diventata il settore dell'Alfa dedicato alle corse, portando ai lustri della 33, con la conquista del Campionato Mondiale Costruttori.

Ma questo venne dopo, ora voglio di nuovo ricordare gli anni Sessanta. Il nostro eterno nemico era la Lotus Cortina; ricordo che una volta a Snetterton erano un pochino più veloci perché erano un pochino più leggere, ma noi battagliavamo alla pari e abbiamo vinto tantissime gare. Sono ricordi bellissimi, ma ora vorrei fare un applauso e dedicare un minuto di silenzio a tutti coloro che hanno dato la vita all'Alfa Romeo e soprattutto a coloro che hanno lavorato, studiato, corso per questa marca e ci hanno messo il cuore, come io ci ho messo il cuore.

### **GIORGIO VALENTINI**

Uno dei meriti della Direzione Alfa Romeo, già negli anni '63-'64, con il contributo di Chiti, è l'aver affidato a due note scuderie l'attività sportiva. La scuderia Sant'Ambroeus, diretta da **Eugenio Dragoni**, per le TZ, e la scuderia Jolly Club, diretta da **Angiolini**, per le GTA; le GTA sono state una grande palestra per i piloti di quegli anni.

Un ricordo a cui sono particolarmente affezionato si riferisce alla gara di Vienna: sia Rindt sia Galli disputarono l'intera gara ... su due ruote. Una dimostrazione di grande abilità!

Sono rimasto molto amico di Rindt anche negli anni della sua carriera in F. 1; mi veniva a trovare a Milano, anche perché entrambi parlavamo in tedesco.

### **ANTONIO MAGRO**

A nome dell'Alfa Romeo consegno a **Olga e Arturo Chiti** un ricordo, gli stemmi originali dell'Autodelta, il triangolo più famoso del mondo!

### **ARTURO CHITI**

Ringrazio tutti per questa manifestazione. Negli anni della mia infanzia ho goduto di un osservatorio privilegiato perché sono riuscito a stare con mio

padre, un uomo eccezionale, che mi ha dato moltissimo, che mi ha fatto diventare quel poco che sono.

Mio padre mi ha dato la possibilità di frequentare un ambiente e di conoscere delle persone che sin da bambino e mi hanno insegnato e fatto vedere dove si possa arrivare con la forza di volontà e con la passione. Mi fa veramente piacere essere qui e poter vedere tante persone che sono rimaste nel mio ricordo, che considero, come dire, dei fratelli maggiori.

Ero un bambino, mi facevano sedere dentro le gomme, dappertutto, passavo le notti con i meccanici, questo mi ha dato tantissimo, mi ha dato i fondamenti per costruire tutta la mia vita.

### **GIORGIO VALENTINI**

Voglio ricordare, visto che sono presenti i figli di Carlo Chiti, che pochi mesi fa è mancata la mamma, **Lina Chiti**, che è stata importante nella vita di suo marito. Una donna vivace, brillante, incredibile.

### **ENRICO SALA**

Quando arrivò in Alfa Romeo il nuovo presidente **Gaetano Cortesi** andai da lui – avevamo un buon rapporto perché eravamo nati in due paesi vicini – e gli dissi: "Ingegnere, dobbiamo andare a conoscere l'Autodelta e l'ingegner Chiti". Dice: "Ah, sì, andiamo subito". Telefonai a Chiti che disse: "Ovvia, me lo porti qui adesso!".

Andando in macchina all'Autodelta raccontai a Cortesi come Carlo Chiti avesse una passione straordinaria per i cani e come l'Autodelta oltre che di macchine fosse popolata da numerosi cani. Sotto la scrivania teneva un cagnolino di nome Orbina perché era stato colpito da un ladro che era entrato in Autodelta, aveva sparato e il cane era rimasto con un occhio solo. Ne aveva otto o dieci ed erano tutti lì. L'Orbina stazionava sotto la scrivania.

Quando arrivammo in Autodelta, Cortesi parlò con Chiti dei programmi, qui là, su, giù, e quando si alzò per andare via disse: "Ingegnere, i cani dove sono?". Chiti rimase di stucco e me la fece pagare. Appena rientrati in azienda mi telefonò: "Ovvia, ma che tu vai a raccontare dei cani?". Li aveva nascosti tutti in quel famoso furgone Romeo.

### **ITALO ROSA**

Qui stiamo facendo cultura Alfa Romeo, che è una cosa viva. E' una sintesi di valori umani, professionali, tecnici, sportivi. Stiamo ricordando uno dei momenti piu' importanti della vita della nostra società e dei suoi successi, che sentiamo vivi e attuali. Non è una rimpatriata fra nostalgici, è un incontro fra persone che coltivano dei valori che vogliono vedere presenti, ancora siamo pronti a fare la nostra parte, oggi e in futuro.

Dell'ingegner Chiti sono stato, come tanti altri, buon amico. Lui mi ha gratificato della sua amicizia, pur tenendo conto che essendo io del

Personale, per lui, come per tutti i tecnici, ero una specie di necessità, insieme con gli altri colleghi, così come una necessità dolorosa è il dentista. Però è sempre stato generoso, signore e testimone di una grande volontà di lavoro, di grande capacità e genialità che spesso lo portava anche ad alcuni eccessi nei confronti dei suoi collaboratori.

Ricordo un episodio che mi ha coinvolto, con grande imbarazzo, proprio per quella sua vulcanica attività nel rapporto con i suoi dipendenti. Una volta, l'ingegner **Brunello Tamburini**, che molti ricorderanno e che oggi è in Paradiso insieme all'ingegner Chiti, si presentò alla Direzione del Personale per fare una segnalazione. Tamburini, uomo dolcissimo dal carattere delicatissimo, venne a segnalare che l'ingegner Chiti in un momento d'ira gli aveva scagliato addosso una scatola di bulloni. Il dottor Sala ci aiutò a togliere l'ingegner Tamburini da questa situazione, che lo atterrava, perché era uomo delicatissimo, e lo fece trasferire alla Filiale di Milano.

Questo per dire cos'era Chiti. Un violento; no, un appassionato. Un promotore di attività di lavoro e di impegno che è stato un faro per tutti noi dell'Alfa Romeo. Essendo più giovani di lui abbiamo trovato in lui uno dei modelli, non quello esclusivo, perché di modelli è piena l'Alfa Romeo nel passato remoto, nel recente passato e direi anche nel presente, purché l'azionista si ricordi che questa somma di valori è attuale e che può essere una leva importantissima per promuovere il presente.

### **GIANNI CHIZZOLA**

Voglio ricordare un altro aneddoto su Carlo Chiti; non si può parlare di Autodelta e di tutta la storia dell'automobile se non si ricordano gli aneddoti che hanno contrassegnato la vita di Carlo. Tanti sono sconosciuti e rimarranno tali.

Uno, particolarmente significativo, è avvenuto proprio in presenza mia. Quando nel 1963, Carlo ha presentato la vettura di Formula 1, costruita all'ATS, all'Hotel Baglioni di Bologna, sono andato alla presentazione. La macchina aveva una caratteristica particolare, evidente per un occhio esercitato, era estremamente snella e lunga.

Per essere maneggevole una macchina deve avere il momento di inerzia attorno all'asse baricentrico verticale il più basso possibile. Mentre per avere una buona stabilità deve avere il momento resistente dato dalle ruote il più alto possibile, per cui allungando il passo si ottiene questo risultato. Ma questa teoria di Carlo era un po' originale, in controtendenza a quello che avveniva normalmente e lui non voleva farlo conoscere subito; ha presentato la ATS cercando di non far prestare attenzione a questo fatto. I tecnici più attenti però lo notavano, dicendo: "Questa macchina è lunga, come mai?". E lui: "Ovvia, è come tutte". "Ma come, come tutte?". "La misuri!". Chiti tira fuori di tasca un metro arrotolato, di quelli in acciaio, e la misura; appariva come tutte le altre. Cosa aveva fatto? Carlo Chiti si era fatto fare un metro falso!

### **MARCELLO SABBATINI**

Nel 1967, si verificarono nel mondo delle corse dei gravi incidenti con incendio delle vetture. Chiti affrontò il problema, anche riprendendo studi fatti dai tedeschi nell'ultima fase della guerra, e adottò dei serbatoi antifumo, dotati di un reticolo di piccoli tubi in cui correva fluobrene. Il fluobrene aveva allora importanza strategica tanto che, dopo averne accennato in un mio articolo, venni contattato dall'Ambasciata Americana a Roma, per una richiesta di informazioni, alla quale risposi di rivolgersi direttamente a Chiti!

Le idee di Chiti erano veramente geniali. Molte volte poi, nella sua vulcanicità, rimescolava tutto, magari non era convinto di cose di cui doveva essere convinto, ma credo che non ci sia stato negli ultimi anni un ingegnere così perché aveva una cultura umanistica, era uno dei pochi con il quale potevi parlare di tutto: dei cani, di letteratura, di altro e purtroppo nell'ambiente giornalistico questo a volte diventava quasi un motivo di irrisione. Mi dispiace.

### **NANNI GALLI**

Un altro esempio di come Chiti riusciva a risolvere i problemi. Eravamo a Daytona con il due litri, sorse l'esigenza di saldare alcune parti in titanio, che come è noto richiedono una tecnologia particolare e attrezzature di cui là non disponevamo. Chiti non si perse d'animo. Nella zona c'era un'azienda che lavorava per il settore nucleare, Chiti ci andò e si fece fare la saldatura. Geniale, non si fermava davanti a niente!

Era un uomo generoso. C'era una gara in salita, lì a Pistoia, io non avevo una macchina disponibile. Dice Chiti: "Suvvia, e te la presto io la macchina!". La macchina venne pronta alle due di notte, io andai con la macchina da corsa lungo l'autostrada fino a Prato, la mattina dormii e feci la corsa. Ecco, si correva così, era un uomo umano. Troppo ... scusate, ma mi commuovo ...

### **LORENZO BOSCARRELLI**

Oggi si è parlato di un aspetto raro nelle corse automobilistiche; la voglia e la capacità di divertirsi. Stamattina uno di voi mi diceva: "Oggi nel mondo delle corse non ride più nessuno. Sono tutti tristi e tesi sui loro computer, pensando non solo alla gara, ma a qualche altra cosa che evidentemente non li diverte". invece stiamo avendo questa mattina, per fortuna, l'immagine di una vicenda umana molto ricca, piena di aneddoti, piena di divertimento e piena, appunto, di umanità e di rapporti tra le persone. E' una vicenda non recente, purtroppo; gli anni '60 sono stati un momento di grande interesse, non solo tecnico, ma di entusiasmo per le corse.

Ora vi pongo una domanda: avete parlato parecchio dell'ingegner Chiti, dei piloti, ma la prima vettura con cui ha corso l'Autodelta, la prima costruita a

Feletto Umberto, è stata la TZ. La TZ però non è nata in Autodelta, ma in Alfa Romeo; è stata progettata dal team di Busso, il quale oggi è stato citato, e che dobbiamo ricordare come una figura di grande rilievo per quello che ha fatto per l'Alfa Romeo e per la storia dell'automobile. La linea della TZ è inoltre dovuta a Zagato.

Rivolgo la mia domanda a tutti i presenti. Quali erano i rapporti fra queste sedi di progetto del veicolo, autotelaio e carrozzeria, e l'Autodelta, come questi apporti si sono integrati nella vicenda tecnica e umana dell'Autodelta? Ci deve essere stata una continua osmosi tra Autodelta, Alfa Romeo e carrozzieri che contribuivano alla creazione delle vetture e al loro successo.

### **GIORGIO VALENTINI**

La 3000 CM fu l'ultima vettura ufficiale che l'Alfa Romeo portò in gara negli anni Cinquanta; si deve ricordare la vittoria di **Fangio** al Gran Premio Supercortemaggiore, disputato a Merano nel 1953.

Da allora i tecnici della Casa, impegnati nel progetto e nella realizzazione di vetture di serie, hanno seguito poco l'evoluzione delle gare. Anche a questo proposito ho un ricordo significativo. Portai l'ingegner Satta a Monza in occasione del Gran Premio d'Italia del 1958. Satta rimase impressionato dalle vetture inglesi Cooper e Lotus, piccole, leggere e con una tecnica tutta nuova; una scuola a cui negli anni successivi tutti si sono ispirati. Negli anni Sessanta Chiti fece opera di persuasione affinché il progetto delle vetture Prototipo e di F. 1 andasse in una certa direzione. Infatti il primo motore a 8 cilindri dell'Alfa per la "33" era ispirato all'esperienza di Chiti all'ATS. La direzione di progettazione, sotto la guida di Busso, è stata una buona fucina per progettisti quali **Villa** e **Zava**.

### **FRANCO QUARONI JR.**

Durante le prove della gara di Merano, Fangio fracassò la macchina, la 3000 CM soprannominata "*Trombaccione*", in un'uscita di strada; rimase una sola vettura, assegnata a Sanesi. Consalvo nonostante tutto il suo impegno non riusciva a girare con i tempi di Fangio. Nicolis telefonò a mio padre, dicendo: "Ingegnere, cosa femm?". "Io da qui non so cosa fare, decida lei!". Alla fine papà disse: "Va bene, fammi parlare con Consalvo".

Gli si rivolse così: "Sanesi, la macchina è la tua, è stata deliberata per te, quindi sta a te decidere se correre o meno. Tu mi fai il tempo che fa Fangio?". "Ingegnere, non so, si puo' provare". "Decidi tu, se vuoi correre corri tu, se no lascia correre lui". "Ingegnere se me lo dice lei faccio correre lui!". Così vincemmo quel primo Gran Premio Supercortemaggiore, unica gara cui partecipammo con il *Trombaccione*.

### **GIANNI CHIZZOLA**

I tecnici dell'Alfa Romeo in quel periodo erano orientati alla produzione, non dobbiamo stupirci se le ultime novità del mondo delle corse non erano alla loro portata. Va ricordata però una cosa importantissima. In quegli anni l'Alfa Romeo teneva ancora banco per la motoristica, che era di altissimo livello. Non lo erano altrettanto la telaistica e la tenuta di strada. Tutti ricordano il comportamento della Giulietta. La macchina in curva si coricava in modo straordinario. Pareva di uscire di strada, si stava in strada, ma coricando.

Carlo Chiti fu il primo a portare nell'ambiente tecnico dell'Alfa Romeo il concetto di asse di rollio, seguendo l'approccio degli inglesi, che erano all'avanguardia nella telaistica. Chiti sapeva che l'asse di rollio andava tenuto alto, il più vicino possibile all'asse baricentrico, per ridurre il coricamento. Chiti progettò anche dei supporti da montare sotto il triangolo inferiore delle sospensioni anteriori della Giulia, per alzare l'asse di rollio. L'Alfa Romeo in quegli anni aveva bisogno di questo apporto tecnico.

### **DOMANDA DAL PUBBLICO**

Sono un socio AISA nato nel 1962. Come tanti, ho imparato a leggere su *Autosprint* e *Quattroruote*, ma non ho memoria di come Ferrari, o meglio lo staff di Ferrari, visse i successi dell'Autodelta e dei suoi leader. Qual era il rapporto tra la Ferrari e l'Autodelta, in termini di gelosia, invidia?

### **MARCELLO SABBATINI**

Un episodio significativo dei rapporti tra Ferrari, Fiat e Alfa Romeo si verificò quando Ferrari decise di cedere una quota della sua azienda; sia Fiat sia Alfa Romeo manifestarono interesse e si creò una rivalità tra l'avvocato Agnelli e il dottor Luraghi. Scrisi allora che gli unici che avrebbero potuto chiarire cosa fosse accaduto erano il dottor Luraghi e Ferrari in persona.

Ferrari non rispose nulla, dopo un po' di tempo mi arrivò una lettera del dottor Luraghi che diceva: Sabbatini, ho scritto a Ferrari, spero che le risponda e che le tolga il dubbio che lei presenta. Il dubbio era chi doveva comprare, chi aveva rifiutato o non aveva voluto fare l'accordo. Le risponderà direttamente Ferrari, il quale non mi ha mai risposto. Il dottor Luraghi, che era una persona squisita, scrisse così.

Dopo la morte del dottor Luraghi, il dottor Sala mi consegnò un documento, quasi una testimonianza postuma del dottor Luraghi. Era uno scambio di lettere con Ferrari, che invitava Ferrari a dire la verità sulla faccenda Fiat-Alfa-Ferrari. Prima Ferrari non gli rispose, poi disse che stava poco bene la moglie, poi ebbe altre problemi, alla fine il dottor Luraghi disse, me lo testimoniava con questa lettera: va bene, lasciamo andare così.

Però mi aggiunse la verità. Aveva avuto un incontro con l'avvocato Agnelli, molto prima, che gli disse: "Dottor Luraghi, non si intrometta come Alfa

nella Ferrari. La Ferrari interessa a noi". Pensate cosa sarebbe successo se fosse andata avanti l'altra operazione.

Oggi la Fiat ha una dirigenza in parte tedesca, in Ferrari c'è una dirigenza anglo-francese. Auguriamoci che gli italiani riprendano un ruolo di primo piano, come si meritano i nostri marchi: non credo che in Italia non ci siano più tecnici, piloti, dirigenti capaci di guidare la nostra industria dell'automobile.

### **ENRICO SALA**

Se si fosse realizzata l'operazione Ford-Alfa Romeo la cultura dell'automobile in Italia sarebbe rimasta in due poli, uno torinese e uno milanese. Non entro nel merito politico della decisione, ne parlo solo dal punto di vista tecnico. L'operazione era già molto avanzata, è stata articolata e funzionava molto bene, se si fosse realizzata avremmo in Italia due culture dell'automobile. Oggi ce n'è una sola, il che rappresenta un danno per la competitività del nostro paese.

### **GIULIO COPPI**

Sento un'emozione particolare perché torno qui per la prima volta dal 1979; lasciai allora l'Alfa Romeo per gravi dissidi con l'accoppiata Massacesi-Innocenti. Voglio ricordare tre episodi: il primo è l'incontro che ebbi con il dottor Luraghi e il dottor **Aloisio**, che allora era Direttore Generale, quando mi dissero che si sarebbe fatta l'operazione Autodelta. Mi presentarono Chiti e Chizzola, perché avrei dovuto fare il contratto con loro; li ascoltai e poi mi permisi di dire al dottor Aloisio, in separata sede: "Perdiamo del tempo perché questi sono talmente diversi l'uno dall'altro che andranno avanti 15 giorni!". Il loro rapporto fu invece duraturo, dimostrando così di quali facoltà divinatorie io sia dotato!

Detto questo, siccome siamo in un luogo per me sacro, aggiungo due cose: la prima è ricordare che ci troviamo nel tempio dell'Alfa Romeo, voluto dal dottor Luraghi, ma che abbiamo potuto realizzare con pochissimi soldi, usufruendo della collaborazione gratuita di molti pensionati che hanno ricostruito i disegni.

Le vetture che sono qui sono state ricostruite su disegni ricordati a memoria dai tecnici dell'Alfa Romeo, perché nei bombardamenti del Portello molti disegni andarono distrutti. Gli anziani ridisegnarono le vetture e poi una ventina di pensionati, che hanno lavorato quasi gratuitamente, sono andati in giro a cercare le macchine malconce, hanno ricostruiti dei pezzi nuovi e poi si sono messi lì e le hanno rimesse in ordine. A loro l'Alfa Romeo e noi tutti dobbiamo molto.

Un ultimo ricordo: nella sala in cui ci troviamo ora, nel 1976, il dottor **Cortesi** e il dottor **Moro** fecero una convention con i dealers americani perché c'era un piano di grande rilancio delle vendite dell'Alfa Romeo negli Stati Uniti. Mentre stavamo illustrando i piani di rilancio dell'Alfa Romeo

negli USA piombarono qui una cinquantina di esagitati, i quali a spintoni e calci mandarono via i dealers!

### **ENRICO SALA**

Dopo quella rissa spaventosa licenziammo tre dei piu' scalmanati, che ricorsero in tribunale. Ci fu un comizio-udienza del pretore Cecconi, con i Cobas intorno che ci prendevano a calci, come testimoni, e che ci minacciavano: "Vieni a testimoniare? La pagherai...".

La sentenza conteneva un passaggio di questo genere: "le fabbriche, alla luce della legislazione vigente, non possono più essere considerate solo come centro di interessi finalizzato alla produzione e al profitto, bensì, soprattutto, come luoghi in cui deve essere garantito l'esercizio di determinate libertà dei lavoratori che, essendo di carattere pubblico, possono anche essere in contrasto con le esigenze produttivistiche delle imprese".

Capito come giudicavano i pretori dell'epoca? E i tre ce li rimisero dentro. La sentenza fu pubblicata da *Autosprint*.

### **INTERVENTO DAL PUBBLICO**

Una volta, a un ingegnere che noi chiamavamo Feltrinelli, che era in ufficio con l'ingegner **Garbarino, Ribecchi** e me, cioè l'equipe di progetto dell'Autodelta, che aveva sede nella ex-cucina del custode della vecchia fabbrica, capitò un episodio sorprendente. Si sentì un colpo di pistola; dopo un po' Ribecchi entrò nell'ufficio dell'ingegner Chiti e vide il nostro Feltrinelli fermo, atterrito, bianco e Chiti con la pistola in mano che lo guardava dicendo: "Ti ho fatto paura?".

In un'altra occasione Chiti tirò un bullone o un dado a **Tamburini**, che era addetto all'assistenza clienti. Un cliente americano aveva scritto che la macchina che aveva acquistato si era completamente rotta. Tamburini gli rispose in tedesco: "Siamo spiacenti". Allora l'ingegner Chiti disse: "E' troppo poco, almeno gli dovevi scrivere in inglese!" e gli tirò il bullone. Insomma, il gesto era motivato!

### **GIANNI CHIZZOLA**

Ora vorrei che prendessero la parola due operai dell'Autodelta qui presenti, Ermis che è sempre stato motorista, addetto alle sale prova, ed Enore, che è un telaista e ancora collabora con me.

### **ERMIS PERESSUTTI**

Devo ringraziare lei e l'Alfa Romeo che mi avete dato la possibilità di andare avanti tranquillo! Ora un ricordo dell'ingegner Chiti: un giorno è arrivato in officina e, come per una battuta ha detto: "Voglio provare a sedermi su questo sedile" e si è seduto nel TZ. Poi, quando doveva venir fuori non ci riusciva, alla fine l'ho dovuto levare dal sedile, perché era stretto; è stata



una cosa meravigliosa vederlo! Abbiamo passato begli anni insieme ... ora passo la parola a Enore che è meglio.

### **ENORE VICARIO**

Ringrazio per l'invito che mi è stato fatto. Ascoltando i vostri racconti ho ricordato gli anni passati e i bei tempi trascorsi con tutti i principali e anche con gli operai.

### **GIANNI CHIZZOLA**

Ermis, il motorista, nei giorni scorsi ricordava che prima di entrare in Autodelta erano già meccanici, ma facevano le cose normali sulle automobili, cambiavano le gomme, registravano le valvole. L'avvento dell'Autodelta a Feletto, con tecnologie nuove per l'epoca, addirittura rivoluzionarie, ha aperto un mondo nuovo che ha contribuito moltissimo a elevare il livello tecnico locale; è un fatto di interesse nostro, del Friuli, ma molto importante.

Devo ricordare anche **Roberto Fanin**, meraviglioso tecnico, capo officina della Filiale dell'Alfa Romeo di Padova che per un periodo ci è stato dato in prestito dal simpaticissimo ed efficiente direttore, conte dottor **Carlo Cattaneo**, che, però, non voleva mollarlo a nessun costo e difatti se lo è riportato a casa a Padova.

E' stato giustamente detto un momento fa che l'Autodelta non ha alcun merito nella progettazione della TZ, nata in Alfa Romeo come, se mi si permette, una rivisitazione della mai prodotta 2000 Sportiva. E' stata vestita in modo magnifico dalla carrozzeria Zagato, che le ha dato una veste filante ed essenziale, mirabile per l'epoca. Linea rinnovata poi meravigliosamente nella TZ2 che ha ancor oggi una linea attualissima. Vorrei pertanto chiamare in causa lo stilista della Zagato, **Ercole Spada**, che ha disegnato queste meravigliose carrozzerie.

### **ERCOLE SPADA**

Ho avuto l'enorme fortuna di carrozzare questo telaio. Entrai alla Zagato nel 190; la collaborazione con il dottor **Elio Zagato** fu per me una scuola essenziale. Sono un designer artigiano, che è ancora capace di disegnare carrozzerie con le sezioni, come si faceva una volta ... niente computer!

Il dottor Elio correva ancora: se la domenica non vinceva, il lunedì dovevamo inventare qualcosa di nuovo.

Tutto il superfluo pesava e non si metteva, ad esempio le cromature, allora dovute all'influenza dello stile americano. Diceva il dottor Elio: "Non ci vedo bene" e allora modificavamo il parafango, riducevamo la sezione maestra, facevamo i vetri curvi: la carrozzeria era proprio come un vestito! Non avevamo la galleria del vento, ma bisognava andare più veloci possibile.

Quando si trattò di progettare la carrozzeria della TZ, l'obiettivo fu ovviamente di avere la migliore aerodinamica. All'inizio, il dottor Elio mi

suggerì di ispirarmi alle linee della Maserati 450 S berlina disegnata nel 1957 da Frank Costin, che aveva forme abbastanza rotonde. Ridussi al minimo quelle linee, abbozzai delle sezioni. Così l'aerodinamica migliorò poco, per cui il dottor Elio suggerì di allungare la carrozzeria e di troncarla di netto.

Prendemmo la vettura con cui correva, una Giulietta SZ a coda tonda, costruimmo un grande codone di alluminio, che fu avvitato e nastrato sulla vettura, e andammo sull'autostrada Milano-Bergamo. Sedevo di fianco a lui e ad ogni chilometro prendevo il tempo. Tornando indietro togliemmo tutto, per ripetere la prova nelle stesse condizioni atmosferiche, di rotolamento, di prestazioni del motore e controllammo i tempi.

La nuova forma aumentò enormemente la velocità, ma, tornati in stabilimento, guardammo quella specie di mostro, chiedendoci cosa farne. Poi ricavammo dei finestrini: così nacque la SZ a coda tronca.

A quel punto, l'Alfa Romeo non poteva che rivolgersi a noi per la TZ. Cominciammo con uno spider, poi svilupparammo la berlina Giulia TZ.

La TZ2 nacque con un'impostazione diversa: aveva ruote più larghe, era più bassa, aveva il carter secco. E' venuta fuori una forma più piatta, più aggressiva, ancora attuale.

©

**AISA**

**Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile**

[www.aisastoryauto.it](http://www.aisastoryauto.it)

Dicembre 2004