

1950-1965
LO STILE ITALIANO ALLA CONQUISTA DELL'EUROPA
Conferenza di **Lorenzo Ramaciotti**
Milano, sabato 14 ottobre 2006
Triennale di Milano

LORENZO BOSCARRELLI

E' la prima volta che l'AISA tiene una sua conferenza nella prestigiosa sede della Triennale di Milano, istituzione dedicata all'arte contemporanea e al design, nella città che del design viene riconosciuta come la capitale mondiale. La sede più adeguata quindi per accogliere il Relatore di oggi che, oltre ad essere stato per molti anni il responsabile dello stile Pininfarina, è anche un grande appassionato di automobili. Lorenzo Ramaciotti ci parlerà di un periodo decisivo per l'affermazione dello stile italiano nel mondo e in particolare in Europa.

LORENZO RAMACIOTTI

Desidero fare una breve premessa. Ho lavorato per più di 30 anni in un centro stile partecipando personalmente, con diversi livelli di responsabilità, a circa trecento progetti di automobili e di mezzi di trasporto, di diversa importanza e per molti clienti di tutto il mondo.

In questi anni ho potuto toccare con mano il primato, riconosciuto in tutto il mondo, dello stile italiano, che si è mantenuto anche quando i costruttori italiani hanno perso posizioni rispetto ai loro concorrenti stranieri.

Mi è sembrato quindi doveroso ricordare con questa conferenza quando e come questo primato internazionale è stato costruito e si è consolidato. Ho anche inteso focalizzare l'interesse delle conferenze AISA sullo "stile", argomento trattato solo in una decina delle 70 realizzate e, in molti casi, per ricordare i personaggi come Pinin Farina e Bianchi Anderloni piuttosto che per analizzare il fenomeno nel suo insieme.

Desidero inoltre ringraziare la dott. Donatella Biffignandi del Centro di Documentazione del Museo dell'Automobile di Torino e la signora Anna Artigiani dell'Archivio Storico Pininfarina per la disponibilità e la cortesia della loro collaborazione nella preparazione della conferenza.

Il design, che all'epoca in questione si chiamava ancora, più modestamente, "stile", è uno dei (pochi) settori in cui sia stata riconosciuta all'Italia una leadership mondiale negli ultimi 40 anni.

Design di moda, di arredo, di componenti industriali per cui Milano è giustamente famosa (ADI, Compasso d'Oro, questo palazzo) e anche design di automobili, una specializzazione che vive una realtà parallela e separata.

I grandi designers dell'automobile che hanno lavorato per americani, giapponesi, coreani e ora continuano a predicare il verbo dello stile italiano in Cina e in India sono tutti italiani: Giugiaro, Bertone, Pininfarina, Idea.

E' un fatto talmente consolidato da sembrare innato, sembra che sia sempre stato così fino dagli albori della storia dell'auto. Ma così non è: tutto accade all'inizio degli anni '50.

Facciamo alcuni passi indietro.

I carrozzieri italiani, come i loro colleghi stranieri, non si limitavano, anche nei primi decenni del secolo scorso, a servire i clienti del quartiere, ma avevano clienti all'estero, non di rado con chiare patenti di esotismo. Due esempi: l'Alfa Romeo RLSS costruita nel **1924** da **Castagna** per il principe del Siam (esemplare che si trova oggi al Museo Alfa Romeo di Arese) e la Cadillac 16 cilindri realizzata nel **1931** da **Pininfarina** (che aveva aperto l'attività l'anno prima) per il Maharajah di Orcha (la vettura, recentemente restaurata, si trova attualmente in una collezione privata americana e ha vinto la classe a Pebble Beach nel 2005).

Esempi analoghi si possono fare per i loro colleghi francesi e inglesi. I clienti di queste vetture si potevano permettere il meglio e lo andavano a cercare in giro per il mondo.

In quegli anni sulla scena dell'automobile operavano in Europa tre tipi di attori:

- I **costruttori di vetture monotipo**, con carrozzerie tutte uguali prodotte direttamente dalla Casa.
- I **costruttori di telai di alto livello**, che solo occasionalmente fornivano carrozzerie originali.
- I **carrozzeri**, che operavano per clienti singoli o in serie minime su meccaniche di livello alto o medio.

Poiché era già presente un concetto di gamma, alcuni costruttori erano presenti in entrambi i segmenti (Lancia, Fiat).

Ne cito di seguito qualcuno:

Il numero dei carrozzieri citati dimostra come ogni nazione avesse una sua competenza specifica nel disegno e nella costruzione di vetture

	ITALIA	FRANCIA	REGNO UNITO	GERMANIA
Costruttori in serie	Fiat Lancia	Renault Citroen Peugeot	Austin Morris Ford	Volkswagen Opel BMW
Costruttori di lusso	Alfa Romeo	Delage Delahaye Talbot	Rolls Royce Daimler Bentley	Mercedes Maybach Horch
Carrozzeri	Pininfarina Touring Ghia Bertone Zagato	Figoni e Falaschi Saoutchick Chapron Pourtout Letourneur&Marchand Guillorè Franay Antem	Park Ward Mulliner James Young Corsica Hooper Thrupp&Maberly Barker	Spohn&Voss Karl Baur Erdmann&Rossi Voll&Rurbeck

speciali, perché, al di là di una certa internazionalizzazione del gusto da parte dei clienti più facoltosi, c'era una **caratterizzazione nazionale sia del progetto che dello stile**. Per effetto delle diverse strutture industriali e tradizioni culturali, le filosofie progettuali e formali sostanzialmente nazionali si riconoscevano soprattutto nelle auto di grande produzione.

Come esempio di **tipicità del progetto**, prendiamo in considerazione quattro automobili coeve che sono state prodotte in un gran numero di esemplari e che si riferiscono a quattro maniere di progettare automobili sostanzialmente diverse:

- **Fiat 500 (1936 – 1955)**, prodotta in 520.000 esemplari;
- **VW Tipo 1 (1938 – 2003)**, 4 milioni di vetture costruite;
- **Citroen 7 (1934 – 1957)**, 760.000 vetture prodotte;
- **Morris 8 (1934 – 1948)**, più di 300.000 vetture costruite.

Sono tutte vetture di piccole dimensioni e basso costo. Le prime due sono vere e proprie vetture popolari, progettate e costruite su specifica richiesta del potere politico: sia Mussolini che Hitler volevano una vettura per il popolo che costasse al di sotto di una certa cifra. La Fiat 500, ad esempio, si dice che dovesse costare meno di 5000 lire e che il sen. Agnelli fece qualche resistenza prima di impegnarsi nella produzione. La macchina finì per costare 8000 lire.

Sono macchine che hanno evidenti tipicità progettuali nella disposizione del motore, nel raffreddamento, nella trazione. Le loro differenze dimensionali e di prezzo erano evidentemente legate anche alla situazione sociale ed economica del paese in cui erano prodotte. Rappresentavano, in definitiva, quattro filosofie diverse.

La "Fiat 500" ha una struttura classica dettata dal contenimento dei costi: motore anteriore longitudinale, trazione posteriore, ponte posteriore rigido, linea ispirata a quella classica della Fiat 1500, con frontale aerodinamico.

La "Volkswagen tipo 1" riflette invece la tipica e forte filosofia progettuale di Ferdinand Porsche che intese applicarla anche a questa vettura popolare: motore posteriore raffreddato ad aria, 4 ruote indipendenti, forma aerodinamica chiaramente ispirata alle teorie di Jaray.

La "Citroen 7" affronta il progetto in modo del tutto diverso, con una trazione anteriore molto anticipatrice (in Italia è comparsa solo nel '60 con la Lancia Flavia) e con un criterio modulare che ha consentito di sviluppare una famiglia di modelli derivati ("11" e "15").

La "Morris 8" è invece la classica macchina inglese, estremamente banale dal punto di vista progettuale.

Le stesse tipicità le ritroviamo nel lavoro dei carrozzieri riguardo la cultura della forma: anche qui possiamo citare quattro vetture dello stesso periodo e di tipologia affine (coupè e berline sportiveggianti), dove le forme sono interpretate in maniera diversa.

- **Alfa Romeo 2300 MM Touring, 1937:** forma aerodinamica pulita e leggera, priva di decori, con rapporto fra vetratura e fiancata che alleggerisce il volume della macchina.
- **Mercedes 500 K, 1937:** disegno molto tipico, reso pesante dalle vetture sottili; la sensazione di potenza è ottenuta attraverso il peso delle componenti.
- **Talbot T 150 Figoni e Falaschi:** rappresenta il limite estremo dello stile ridondante e molto art-deco in auge in Francia negli anni '30. Le quattro ruote sono carenate, abbondano i decori cromati, tipico il forte taglio bicolore come le vetture a goccia molto arrotondate.
- **Rolls Royce Barker, 1936:** tipico stile inglese, secco, spigoloso, geometrico, decisamente diverso dalle tendenze tondeggianti e aerodinamiche in uso nel resto d'Europa.

Gli anni della guerra congelano lo sviluppo produttivo sia tecnico che estetico, tanto che al ritorno della normalità e fino ai primi anni '50 saranno le vetture progettate e già prodotte prima della guerra a motorizzare l'Europa.

La ripresa dell'attività per un'Italia sconfitta non è facile: nel 1946 ai costruttori italiani viene negata la partecipazione al Salone di Parigi. Pininfarina ne approfitta per un colpo mediatico: con due vetture posteggiate davanti al Grand Palais ottiene l'attenzione dei giornali che danno all'avvenimento il titolo di "Antisalon".

Cito un passaggio della sua autobiografia "**Nato con l'automobile**" (memorie raccolte da Ernesto Caballo, Palazzi Editore 1968), che tratta proprio questo episodio:

"Con la compiacenza di due flics trovammo posto per le due macchine di fronte all'ingresso della mostra. Così la gente che entrava ed usciva dal Grand Palais sostava ad osservarle. Compiaciuto di quei commenti, presi

*a contare le centinaia di curiosi che si interessavano alla "Lancia", all'"Alfa".....Il mattino dopo un giornale pubblicò la notizia e la fotografia dell'**Antisalon du carrossier turinois Pinin Farina**.....Ci furono delle proposte, delle ordinazioni; si concludevano "en plein air" gli accordi, alla genovese; con forti strette di mano e lo scambio di biglietti da visita....Succedeva non di rado che qualcuno della folla gridasse: "Bravò Pinin Farina".*

La mattina seguente rimontavamo di guardia al Salone, e seguitammo così fino alla sua chiusura. L'ultimo giorno, il segretario della mostra, monsieur Mautin, mi disse: "Lei se l'è guadagnato un posto di centro, per l'anno prossimo.". Per me la guerra, che non significava soltanto bombardamenti, cannonate e tessera del pane, sembrò che finisse quel giorno: era durata fino ad allora. Non avrei forse avuto maggior successo se fosse stato assegnato alle nostre vetture uno stand di prima fila del Grand Palais. Ma devo ammettere che di quei tempi, con quelle particolari condizioni politiche, c'era proprio da sentirsi degli emigranti appena si metteva il naso fuori casa. E degli emigranti mortificati."

Vorrei ricordare l'importanza che avevano in quegli anni i Saloni, che si è poi progressivamente diluita al punto che l'Italia ha perso il suo Salone "classico", quello di Torino, a favore di una kermesse più in linea con le necessità e le attese del pubblico di oggi come il Motor Show di Bologna. I Saloni erano l'occasione per il pubblico di vedere nello stesso posto e nello stesso momento automobili che non era semplice reperire, perché non c'era un concessionario ad ogni angolo come oggi e le vetture straniere erano una rarità. Erano anche l'occasione per i costruttori di uscire da una visione necessariamente nazionale e confrontarsi con una realtà allargata. Erano il posto per farsi conoscere, per stringere rapporti di lavoro, per fare affari.

Nei Saloni internazionali i carrozzieri italiani si dimostrano subito **ispirati** nell'interpretare la rivoluzione delle nuove forme, **eclettici** nel carrozzare vetture di tipi, dimensioni e marche diverse e **dinamici** per la quantità di modelli che riescono a sfornare.

Se facciamo un parallelo Italia/Francia lo vediamo chiaramente. Prendiamo quattro automobili degli anni '47-'49: **Cisitalia 202 Pininfarina** del 1947; **Delahaye 135 MS Letourneur et Marchand** del 1947; **Alfa Romeo 6C 2500 "Villa d'Este" Touring** del 1949; **Talbot-Lago T26 Figoni & Falaschi** del 1949. Delle due vetture del '47, mentre quella francese, che è abbastanza rappresentativa della situazione, ha delle forme, dei decori, dei tagli di colore tipicamente ante-guerra, così come il corpo vettura separato dai parafranghi (ovviamente aerodinamici e bombati) ed i fanali separati dai parafranghi, la Cisitalia dello stesso anno presenta il pontone integrato, con un rapporto vetratura/fiancata molto moderno, con il cofano più basso dei parafranghi e la calandra orizzontale.

E' vero che la Cisitalia è un capo d'opera molto importante, che ha segnato una svolta nel disegno della carrozzeria delle vetture sportive (come è noto un esemplare è esposto al MOMA di New York), è quindi un caso particolare.

Però, se andiamo a vedere nella produzione dell'epoca di Pininfarina troviamo altre vetture come la Cisitalia e anche più avanzate. C'è per es. un prototipo Maserati del '47 con i fari a scomparsa, fiancata a pontone, padiglione a goccia, ancora più bello. La Cisitalia non era quindi un caso unico, ma faceva parte di una filosofia progettuale integrale, di un filone stilistico.

C'è anche da dire che quello della Delahaye è un telaio vecchio anche se di grande prestigio. La Cisitalia è invece una macchina di dimensioni più compatte con una meccanica certamente meno nobile (un motore 1100 potenziato). Gli italiani riuscivano ad adattarsi con quello che avevano.

La stessa cosa accade per i due modelli del '49: la "Villa d'Este" di Touring presenta anch'essa una forma a pontone, un po' più modellata e decorata rispetto alla Cisitalia, ma sempre di grande modernità e bellezza, mentre Figoni e Falaschi continua ad applicare un approccio formale datato, tentando oltretutto di integrarvi delle forme di calandra e una sistemazione della fanaleria più moderna ma con un risultato discutibile.

Ma qui non voglio parlare delle competenze specifiche dei carrozzieri (anche perché nel giro di pochi anni della grande scuola francese non resterà che il ricordo) quanto del fatto, abbastanza ovvio, che i carrozzieri continuano a fare il loro mestiere o di quello, meno ovvio, che trovano una dimensione nuova che avrebbe aperto ad alcuni di loro la possibilità di continuare ad operare fino ad oggi: la costruzione di vetture in serie limitate per i costruttori.

Il tema di oggi è però la scoperta di un altro mestiere: non più o non solo disegnare e costruire pezzi speciali per clienti speciali, ma anche disegnare per i costruttori che avrebbero prodotto loro il disegno in grande serie, in quantità di un altro ordine di grandezza (anche milioni di esemplari), rendendo popolare lo stile italiano anche al grande pubblico di molti paesi.

Il passaggio dei carrozzieri dall'attività di designer-costruttore a quella di puro consulente di stile si verifica proprio nel periodo che prendiamo in considerazione. Per non esagerare nella lunghezza mi sono dato il limite dei paesi europei.

Facciamo un passo indietro per vedere cosa stava succedendo nel mondo dell'industria automobilistica.

Già a partire dalla fine degli anni Trenta, i costruttori americani si erano dotati di strutture specifiche per definire le forme dei loro veicoli in modo continuo, sistematico e integrato al processo di sviluppo del prodotto e alle politiche commerciali: per esempio la pratica dell'obsolescenza programmata attraverso il sistema dei "model year" (per accelerare il ricambio, ogni anno si facevano carrozzerie leggermente diverse da quelle dell'anno prima) favoriva una continua attività dei centri stile.

Ricordo la figura di **Harley Earl**, che è stato il primo "direttore dello stile" di una Casa automobilistica. Nel 1927 la GM apre un settore che si chiama "art and colour", che è l'embrione di un centro stile vero e proprio, e lo affida ad Earl, un personaggio importante non solo per le cose che ha fatto come direttore del design ma anche per il ruolo che ha

rappresentato all'interno della sua azienda: con lui il direttore dello stile diventa una delle persone più importanti della GM, che parlava direttamente con il Presidente, Alfred Sloan.

Insomma, **negli USA già negli anni '30 lo stile va al potere**, in quanto viene riconosciuto come uno dei fattori decisivi per il successo di un'automobile. Questo fa sì che lo stile abbia anche strutture adeguate al suo ruolo.

In un atelier di stile americano degli anni '30 si potevano già vedere numerosi modelli contemporaneamente in fase di lavorazione e delle attrezzature e delle tecniche di lavoro che si sarebbero viste in Europa solo 30/40 anni dopo, come i piani di riscontro, le speciali attrezzature per misurare e simmetrizzare le carrozzerie, l'utilizzo del clay, la creta da modellare. In quegli anni negli USA scoprono anche l'uso dei "concept car", cioè di quelle vetture che non hanno nessun legame con quelle di produzione, ma sono destinate a promuovere l'immagine delle Case dimostrandone la cultura dell'innovazione e a sollecitare l'interesse del pubblico.

La **Buick Y job** del 1937 è stato il primo "concept" realizzato da Earl, che la usava anche come vettura personale. La tecnica dei "dream car" come strumento di promozione è diventata sistematica negli anni '50 con i così detti "Motorama", che erano delle mostre itineranti negli USA nelle quali venivano presentate le vetture di ricerca delle varie marche del gruppo GM.

In Europa, la situazione era completamente differente. La creatività non è uno dei processi aziendali costituiti; è ancora qualcosa di eccezionale che serve di quando in quando, che può essere affidato estemporaneamente a una persona di talento (come Bertoni alla Citroen o Revelli alla Fiat), ma che comunque rientra sotto il cappello della direzione tecnica (cioè a personalità come Giacosa alla Fiat o Satta all'Alfa Romeo).

I grandi costruttori si trovano a dover progettare auto completamente diverse per un mercato non ancora chiaramente definito, con tecnologie non sperimentate (veicoli monoscocca in lamiera stampata, con forme integrate, fiancate a pontone) e per volumi produttivi probabilmente molto diversi da quelli a cui erano fino ad allora abituati; ma quasi nessuno aveva al suo interno le competenze quantitative e qualitative per progettare le forme.

Per i carrozzieri, al contrario, la creatività è il ferro del mestiere; loro non devono convincere un pubblico anonimo, senza volto, ma clienti in carne ed ossa, con i loro gusti e i soldi per permetterseli. Loro devono inventare forme seducenti ed avere la capacità di anticiparle nei disegni in modo convincente, con una produzione di stili differenti. Se c'è qualcuno che può colmare la lacuna creativa dell'industria questi sono i carrozzieri.

E i carrozzieri che sono riusciti ad interpretare meglio la rivoluzione formale della seconda metà degli anni Quaranta sono senza dubbio in Italia.

Nello stesso periodo, infatti, la voglia di mobilità unita alla rete di eccellenze artigianali riemerse dopo il conflitto e alla innata capacità nazionale di arrangiarsi con le (poche) risorse disponibili favorisce il fiorire di iniziative di piccole dimensioni e grandi ambizioni. Possono nascere avventure come Cisitalia e Ferrari, con destini oggi così diversi, allora con presupposti forse opposti. Maserati riparte proprio in quegli anni con ambizioni anche stradali.

Dopo un quinquennio nel quale hanno dimostrato le loro capacità creative nei confini nazionali anche grazie a queste piccole case, i costruttori, anche o soprattutto fuori dai confini, se ne accorgono perfettamente e ai carrozzieri cominciano ad arrivare proposte per progettare carrozzerie di serie per costruttori di altre nazioni.

Sentiamo ancora Pininfarina:

"Lo stesso anno (1948), l'Austin Motor Company mi proponeva di collaborare per l'"A 40" e l'"A 70"; e qualche trattativa venne condotta con il suo technical manager. Iniziai qualche rapporto di lavoro con la Bayerische Motoren Werke di Monaco e, successivamente, con la Volkswagen: il professor Heinz Nordhoff, che ha guidato per tanti anni la Casa Volkswagen, di cui oggi ancora è presidente, mi aveva manifestato in una lettera l'intenzione di "unire in una vettura di gran serie le esperienze tecniche germaniche al senso latino per le linee e le forme armoniche e classiche". Nel '51, proprio nel corso dell'avventura della "Nash", fu la volta della "Peugeot"; e non tardò a concretarsi un'intesa fattiva. Da quell'anno a tutt'oggi il leone della casa francese si affianca alla mia "f" in un duraturo, fecondo connubio".

Vorrei sottolineare la differenza sociale, culturale e politica fra l'Europa di oggi e quella di allora. I mercati erano sostanzialmente chiusi; c'erano dazi sulle importazioni e vedere un'automobile straniera era una rarità. Inoltre i gusti nazionali non erano ancora stati appiattiti e mantenevano una connotazione specifica e profondamente radicata. La decisione di affidare il progetto di una vettura all'estero, oltretutto in Italia, non era certo la più semplice da prendere.

Comincio la rassegna delle vetture disegnate in Italia per la produzione all'estero con quelle di **Pininfarina**, il più rappresentativo dei carrozzieri italiani e lo faccio con una sua vettura studiata per Volkswagen, che non è mai stata prodotta.

Ricordo una rara immagine del '52 nella quale si vedono un gruppo di tecnici italiani e tedeschi ritratti insieme intorno al prototipo (destinato a non aver seguito) davanti allo stabilimento Pinin Farina di Corso Trapani. L'immagine è irresistibile un po' perché anticipa quella comunanza fra tecnici tedeschi e designer italiani che si sarebbe ripetuta più volte negli anni successivi e un po' per gli abiti dei protagonisti, fra i quali un giovane Renzo Carli, che sembrano usciti da un film di Totò dell'immediato dopoguerra.

Una foto molto evocativa, che mi dà soprattutto modo di ricordare che dietro le vetture prodotte ci sono sempre ricerche, studi e prototipi che non vedono la luce, allora come ora.

Tutti gli stilisti che hanno partecipato a questa grande stagione creativa hanno conosciuto la frustrazione di vedere qualcuno dei loro progetti arenarsi prima della produzione.

Pininfarina, oltre che per VW, ha svolto studi per BMW, DKW e Zundapp; Ghia per Renault, VW e Porsche; Bertone per BMW, DKW-Audi e NSU.

Il prototipo **Volkswagen 1952** è stato un tentativo un po' anonimo di ricarrozzare la meccanica del "Maggiolino". Di questo rapporto della Pininfarina con la casa tedesca voglio anche ricordare una pubblicità anni '60 del Maggiolino, con la vettura ripresa dal dietro e l'headline che diceva: "Abbiamo pensato di mettere le mani sul Maggiolino e siamo andati da Pininfarina che ci ha detto: ingrandite il lunotto".

La vettura della foto, invece del classico lunotto in due pezzi, presentava un grande lunotto rettangolare. La collaborazione fra le due aziende era stata quindi pubblicizzata e utilizzata come strumento di promozione.

Anche la **Bentley Mk IV del 1948** non ebbe seguito: è il prototipo poco noto di una vettura con telaio e meccanica inglesi e carrozzeria disegnata da Pininfarina che si sarebbe dovuto costruire in piccola serie in Francia per iniziativa dell'industriale francese Daninos, titolare di un'azienda di stampaggio lamiera (la Facel Metallon) e futuro fondatore della Facel Vega, in società con l'importatore della Bentley.

Della **Peugeot 403 del 1955** (il progetto era iniziato nel '51) vennero invece costruiti 1.200.000 esemplari grazie al vasto mercato della Casa francese in virtù delle sue esportazioni in Africa.

Un particolare divertente: il critico inglese Frostick trova addirittura un collegamento fra questa vettura e la Rolls Royce Silver Shadow nel trattamento della modanatura che c'è sulla parte alta della fiancata.

Altra curiosità: il prototipo di questa vettura, che presenta piccole differenze nei parafanghi e nella calandra, si trova ancora nella collezione di Pininfarina ed è costruito sulla meccanica della Fiat 1400. Rimane così il dubbio se si trattasse di un progetto rifiutato da Fiat e poi acquisito da Peugeot oppure se si fosse dovuto sopperire alla mancanza di una meccanica Peugeot, non ancora disponibile nel '51, per portare avanti la progettazione del prototipo. C'è anche da dire che nel catalogo dei lavori Pininfarina esiste una Fiat 1900 che assomiglia molto al disegno di questa vettura.

Nel **1956** abbiamo l'uscita della **BMC Austin A 50**, la prima di una serie di modelli con questo stile, il cui frontale fu personalizzato anche con i marchi (Wolseley, Riley, MG, Morris) delle altre aziende del gruppo. E' una vettura tipica dello stile Pininfarina dell'epoca, con la ricerca della differenziazione attraverso il bicolore applicato sia al padiglione che al parafango posteriore. Nel '61 il modello venne ristilizzato col nome di A 60 per cui ebbe una vita abbastanza lunga.

In parallelo, Pininfarina disegnò anche la vettura più grossa della Casa, la **BMC Austin A 90**, che completava la gamma; anche questa vettura venne poi ristilizzata nel '61 col nome di A110. Anche in questo caso abbiamo il taglio bicolore del padiglione e la modanatura che scende verso il posteriore e poi risale; la fiancata è liscia e ci sono le tipiche pinnette posteriori.

Nel **1958**, a conclusione del disegno dell'intera gamma del gruppo inglese, esce la **BMC Austin A 40**, una vettura molto innovativa perché è una delle prime "due volumi", una sorta di piccola giardinetta, con le stesse tipologie di quelle che troviamo oggi nei segmenti B e C. A partire dalla 2° serie venne introdotto anche il portellone posteriore. La A40 fu il primo modello ad essere prodotto anche in Italia da Innocenti su licenza. La **Peugeot 404** del **1960** rappresenta da un lato un enorme successo produttivo con i 2.400.000 esemplari (numeri rilevanti per gli anni '60) e dall'altro il raggiungimento, dal punto di vista stilistico, della perfezione nelle proporzioni e nella pulizia della linea.

Il fatto che in quell'epoca le vetture disegnate da Pininfarina si assomigliassero tutte era un peccato meno grave di quanto sarebbe oggi in quanto i mercati erano molto più separati e inoltre per il fatto che chi andava da Pininfarina lo faceva per avere una vettura che si riconoscesse come una Pininfarina. La prevalenza dell'identità della Marca rispetto a quella del designer non era forte come oggi.

Nel **1963** arriva la **BMC Austin 1100**, poi costruita anche in Italia su licenza come IM3. Declinata nelle varie marche del gruppo, la macchina rappresenta l'incrocio di due geni: quello di Issigonis, che vi aveva ricalcato in proporzioni aumentate i concetti della Mini (motore trasversale e trazione anteriore, massimizzazione dell'utilizzo degli spazi interni) aggiungendovi le innovative sospensioni Hydrolastic e quello di Pininfarina con le sue forme classiche. Devo peraltro riconoscere che mi è sempre sembrato più convincente il disegno della Mini, opera di un progettista e non di un designer.

Con la **MG B GT** del **1965** si anticipa l'attività di modifica da parte del designer di una vettura di grande serie che è ancora in voga oggi (dalla berlina di serie si derivano convertibili e station wagon): la MG B era stata disegnata in Inghilterra, mentre la versione chiusa, la GT, fu affidata a Pininfarina che applicò al disegno base un padiglione molto elegante.

La **Peugeot 204** del **1966**, costruita in 1.600.000 esemplari, fu la risposta della casa francese alla rivoluzione di Issigonis. Il disegno di questa due volumi e mezzo a trazione anteriore derivava dalle forme di un prototipo Cadillac che si chiamava "Jacqueline" riproporzionate in dimensioni più piccole: il tema stilistico di una grande Cadillac poteva funzionare anche in una piccola Peugeot!

Concludo con la **BMC Morris 1800** del **1966**: l'applicazione della filosofia Issigonis portata all'estremo produce in questo modello linee sgraziate (la vettura era lunga e bassa con tre luci per fiancata, una sorta di lunghissimo bassotto) a rappresentare l'esaurimento di una formula. Si sentiva la necessità di innovare completamente. Guardando questa vettura ci si chiede se il talento e l'ispirazione di Pininfarina si fossero esauriti.

La risposta è in un **prototipo del 1967** realizzato sulla stessa meccanica della BMC 1800: si tratta di una berlina a due volumi aerodinamica, una vettura di ricerca, un prototipo dal quale sono derivate tutte le berline a due volumi degli anni '70.

La prima ad arrivare sul mercato è stata la Citroen GS del '70, seguita dalla Lancia Beta, dalla Rover 3500 e da tante altre, tutte derivate da questa formula: abitacolo molto lungo, coda fastback e portellone posteriore. Il prototipo Pininfarina aveva in più una forte connotazione aerodinamica e dei paraurti anteriori in gomma ad assorbimento d'urto. Se Pininfarina rappresentava il modello consolidato del carrozziere che aggiunge a un'attività produttiva continuativa e in espansione quella di consulente stilistico, si afferma contemporaneamente un personaggio che rappresenta il consulente puro: Giovanni Michelotti.

Per parlare di lui, poiché la nostra è una storia di automobili ma anche di uomini, dobbiamo prima ricordare un personaggio ingiustamente dimenticato, **Mario Revelli de Beaumont (1805-1885)**, nobile piemontese, figura atipica di progettista eclettico, molto attivo per tutti gli anni '30 con tutti i costruttori e carrozzieri torinesi (sua ad esempio la Fiat 1500).

Nel dopoguerra è ancora attivo, passa qualche anno in General Motors ed entra a buon diritto nel nostro tema per la **Simca 1000 del 1961**. La vettura è stata sviluppata a Torino e rappresenta quello che avrebbe potuto essere la Fiat 850 (secondo me, una delle vetture più brutte degli anni '60) se fosse stata disegnata da un progettista di talento.

In quegli anni, la formula dell'utilitaria a motore posteriore è ormai agli sgoccioli e sta per essere soppiantata da quella del motore anteriore trasversale e trazione anteriore.

Nella Simca 1000 la vecchia formula viene tuttavia interpretata in modo molto moderno: linee squadrate, superfici pulite, padiglione molto luminoso, quattro porte, grande sfruttamento degli spazi interni. Insomma, una bella automobile che è stata prodotta in Francia. Il contributo dei carrozzieri in Fiat era invece limitato alle serie speciali che producevano direttamente. Questo spiega la differenza di livello fra 850 o 124 berlina di serie e le versioni coupè e spider prodotte da Bertone e Pininfarina.

Nel suo percorso Mario Revelli incrocia la strada di **Giovanni Michelotti (1921-1980)**, giovane apprendista agli Stabilimenti Farina, che ricorda: *"Ero entrato come apprendista disegnatore agli Stabilimenti Farina, addetto però più alla bicicletta per le commissioni o ad attaccare la carta sul tecnigrafo. Un giorno il disegnatore se ne era andato e io a 17 anni rimango a temperare le matite. Ma per chi, dato che il disegnatore non c'era più?*

Allora, il dottor Attilio Farina mi ha proposto di fare dei disegni se me la sentivo. Ho provato ed è stato in quella occasione che il Conte Revelli viene da Farina e dice che bisognerebbe fare una vettura Alfa Romeo 2500 sei cilindri. Io prendo in mano la cosa e faccio il disegno a grandezza naturale, naturalmente con i calzoncini corti.

Quando dopo alcuni giorni Mario Revelli torna e mi dice di andare a chiamare il disegnatore, ho risposto: guardi che l'ho fatto io il disegno. Era un disegno lungo sei metri e mezzo con tutte le sezioni ogni venti centimetri e con i particolari come si facevano allora".

Michelotti lascia Farina per aprire il suo studio di consulenza stilistica e alimenta tutti i carrozzieri dell'area piemontese: le vetture disegnate sono più di 1200 e al Salone di Torino del 1954 erano esposte 40 novità mondiali da lui disegnate.

In un servizio fotografico fatto sull'atelier di Michelotti per conto della DAF (la vettura ripresa sul piano di riscontro è una DAF 44) si possono vedere le condizioni di lavoro negli anni '60 in Italia. Se le confrontiamo con quelle dello studio americano degli anni '30 di cui abbiamo parlato prima, possiamo osservare come le attrezzature siano ancora un po' più primitive: si disegna a grandezza naturale su carta "a spolvero", si utilizzano delle sagome per fare le curve in grandezza naturale e le misure sono prese manualmente.

Nelle immagini compare anche un giovanotto con i capelli neri in maniche di camicia che prende le misure: è **Diego Ottina**, che dopo avere iniziato da Michelotti è stato per oltre trent'anni un importante designer in Pininfarina, un mio collega.

È uno di quegli "eroi sconosciuti" cui si devono tante bellissime automobili ma che non compaiono nei libri ufficiali. Gli sono grato per tutte le cose che abbiamo fatto insieme e mi premeva ricordare che ha cominciato proprio prendendo le quote nell'atelier di Michelotti. Come c'è stato un passaggio ideale di consegne fra Mario Revelli e Michelotti così c'è stato fra Michelotti e Ottina.

La figura professionale di Michelotti, ancora atipica all'epoca, trova un riscontro perfetto con le necessità e le attese dei costruttori e le collaborazioni diventano numerose e durano nel tempo.

La prima è la **BMW 700** del **1959**, un'utilitaria a motore posteriore bicilindrico di derivazione motociclistica (all'epoca la BMW costruiva prevalentemente utilitarie, come l'Isetta su licenza). Sia nella versione berlina che coupè era una vettura di grande correttezza formale, molto semplice, proporzionata, senza eccessi di decori. Certamente una delle più belle utilitarie dell'epoca.

Anche la NSU produceva una vettura analoga il cui coupé era disegnato e costruito da Bertone. Grazie alla correttezza del disegno anche questi micro-coupé lunghi poco più di tre metri riuscivano ad avere delle proporzioni molto eleganti.

Anche Michelotti trova un filone inglese nella collaborazione con Standard-Triumph dalla quale nasce la vettura base della gamma: la **Triumph Herald** del **1959**, una vettura leggera dallo stile un po' complicato dall'uso del bicolore, con le cornici cromate intorno ai fari. Tutta la parte anteriore era apribile.

Il vero capolavoro di Michelotti è stata la **BMW 1500** del **1961**, la vettura da cui riparte la fortuna della BMW, non soltanto per il successo del modello ma per l'impostazione generale e di dettaglio (il doppio scudetto al centro e i fanali alle estremità della calandra) dello stile che rimarranno nell'immagine della Casa fino agli anni '70.

Altri elementi interessanti erano il cofano anteriore avvolgente, con il taglio laterale dissimulato abilmente con una modanatura che correva

lungo tutta la fiancata e il trattamento della porta posteriore con il classico gomito, che diventa una caratteristica della BMW.

C'è poi la **Triumph TR4** del **1961** che fa seguito alla TR3, di impostazione tipicamente anglosassone, molto cruda nel disegno: con la TR4 Michelotti la trasforma in una vettura elegante di impostazione chiaramente italiana ma con un muso di disegno molto personale: i due fanali che spuntano dalla linea superiore e vanno a morire sulla superficie del cofano richiamano in maniera molto più moderna la stessa impostazione del muso della TR3 per non tradirne completamente l'impronta. Una vettura estremamente valida, molto semplice e senza fronzoli.

Michelotti si assume direttamente la paternità della **Alpine A 110** del **1962**: la vettura, protagonista delle corse su strada fino a tutti gli anni '70, ha un disegno longevo che è diventato un classico.

La **Triumph Spitfire** del **1962**, la versione più piccola delle spider Triumph, è un po' più manierata rispetto alla TR4, anche se il trattamento dell'occhio anteriore, lo sguscio in cui è inserito il fanale, è un dettaglio che ha fatto scuola e lo troveremo ripetuto in tante vetture fra le quali la "124 spider" di Pininfarina.

La **Triumph Vitesse**, pure del **1962** non è una delle creazioni più felici di Michelotti: si trattava di utilizzare i lamierati della parte posteriore della Herald e di alloggiare un motore 6 cilindri per ottenere una vettura di classe superiore. Poiché il cofano anteriore della Herald era asportabile, Michelotti disegna un muso diverso, con i doppi fari anteriori di ispirazione americana che stavano diventando di moda agli inizi degli anni '60, ma messi inclinati. Il taglio bicolore passa dai parafranghi alla fiancata.

La **Triumph 2000** del **1963** è una vettura molto innovativa per l'epoca, con un grande padiglione a tre luci molto luminoso e con un originale trattamento del frontale, con la parte superiore convessa che integra il doppio faro e una sottile presa d'aria di sotto (disegno utilizzato anche per la Hino Contessa). Dietro abbiamo una coda tronca, che in quegli anni sta soppiantando le classiche pinne.

La DAF costruiva in Olanda delle vetture famose per essere le più piccole a cambio automatico (brevetto Van Doorne per la trasmissione a cinghia) ma anche per essere le più brutte sul mercato. Michelotti dà alla **DAF 44** del **1966** un disegno italiano, con luci leggere, montanti sottili, molti vetri ma anche la scalfatura nella parte superiore della fiancata che continua e diventa un motivo sul muso: anche in questo caso il taglio del cofano è laterale e nascosto nella scalfatura. E' la vettura presente nelle immagini dell'atelier Michelotti che abbiamo appena descritto.

Ultimo lavoro che cito di Michelotti è la **Triumph GT6** del **1966**: soprannominata la Jaguar E dei poveri, è la versione chiusa della Spitfire con motore 6 cilindri, ottenuta con l'applicazione del tetto.

Voglio ricordare il modo di disegnare di Michelotti, che faceva dei "figurini" molto impressionistici, cercando di catturare gli elementi

fondamentali dell'automobile senza preoccuparsi dei particolari di dettaglio come si usa nei disegni iper-realistici di oggi.

E' molto importante in un lavoro come il mio non confondere la qualità della rappresentazione grafica con quella del contenuto creativo. Il rischio è quello di realizzare macchine belle sulla carta ma deludenti a tre dimensioni.

Pininfarina e Michelotti si ritagliano la fetta più grossa del mercato europeo, ma ci sono altri operatori creativi a completare ed arricchire il quadro: uno di questi è la carrozzeria **Ghia**, con alcune vetture che in certi casi lasciano perplessi riguardo la paternità.

E' il caso della **Volkswagen Karmann tipo 14** del **1955**: in quell'anno VW chiese al carrozziere Karmann di costruire un coupé e questo si rivolge a Ghia per il disegno. Questa macchina, di cui sono stati prodotti ben 440.000 esemplari (360.000 coupé e 80.000 convertibili), ha portato lo stile italiano negli USA dove è diventata molto popolare.

Come disegno, pare la riproduzione in dimensioni più piccole di un progetto originale di Virgil Exner, un designer americano all'epoca molto presente in Ghia per costruire prototipi in proprio e per conto della Chrysler.

E' un disegno atipico, perché sembra più datato rispetto alla fiancata a pontone in voga negli anni '50, lasciando ancora vedere i parafranghi. Ma funzionava bene nell'ottica di rappresentare la versione sportiva del "maggiolino" che è una macchina del 1938, la cui linea datata non viene tradita.

Altra vettura uscita dall'atelier di Ghia è la **Renault Floride** del **1957**, una convertibile di disegno molto piacevole, la cui paternità venne contesa anche a livello legale fra Ghia e Frua, il quale ebbe un passaggio professionale da Ghia nell'epoca dello studio di questo modello.

Altro progetto di paternità non certissima è la **Volvo P 1800** del **1960**, vettura realizzata da Ghia ma con la presenza di un designer svedese della Volvo, Pelle Petterson, che ha lavorato a stretto contatto con Frua. Può essere considerato un progetto "a quattro mani", nel quale l'idea iniziale di Petterson, come succede in questo lavoro, è stata poi evoluta ed affinata in Italia dall'atelier Ghia.

Abbiamo infine la **Volkswagen Karmann tipo 34** del **1961**, la seconda Karmann Ghia che avrebbe dovuto continuare il successo della prima. Purtroppo il successo non fu pari alle attese sia dal punto di vista commerciale che estetico: il disegno è molto complicato, sovraccarico, non memorabile.

Cito anche **Frua**, perché dopo essere passato da Ghia come molti altri importanti designer (ad es. Boano, Tjaarda, Giugiaro), mise in piedi un suo atelier indipendente da cui è uscita la **Glas 1500** del **1963**. E' una bella berlina, che ricorda nel trattamento della fiancata e nel montante posteriore del baule la BMW 1500 di Michelotti. Nel $\frac{3}{4}$ anteriore, nella finestratura e nell'attacco del montante sulla coda ricorda anche la Maserati 4 porte, che era pure di Ghia. E' stata poco fortunata perché di lì a poco la Glas è stata assorbita da BMW e di questo modello si sono perse le tracce.

Frua disegnò anche il coupé **Glas 1300** del **1964**, che fu prodotto per qualche tempo col marchio BMW: è un disegno che ricorda molto nelle

proporzioni l'ASA "1000" di Bertone. Un bel coupé all'italiana, che non ha avuto fortuna per le vicissitudini della Casa.

Concludo la rassegna con due vetture della **Carrozzeria Touring** soprattutto come omaggio alla indimenticabile figura di Carlo Felice Bianchi Anderloni. Sono la **Aston Martin DB 4 del 1958**, che venne costruita in Inghilterra con il marchio "Superleggera" su licenza.

Poi la **Jensen Interceptor del 1966**, che, secondo i testi inglesi, fu disegnata da Touring, costruita nelle prime serie da Vignale e in quelle successive in Inghilterra. Sarebbe uno degli ultimi disegni fatti da Touring e presenta delle forti innovazioni, come il grande lunotto posteriore a bolla, apribile.

Se collochiamo nel tempo e nello spazio tutti i progetti che sono stati descritti vediamo che **in poco più di 10 anni gli stilisti italiani hanno lavorato per marche inglesi, francesi, tedesche, svedesi e olandesi, per un totale di 28 modelli, creati da 6 studi indipendenti**. Ci sono utilitarie, berline per famiglia, coupé e spider; ci sono automobili da poche centinaia di esemplari e altre da milioni. Il numero mi sembra già sufficientemente significativo, ma diventa ancora più importante se consideriamo due aspetti:

- in quegli anni le gamme di vetture offerte dalle case non avevano la dimensione pletorica di oggi e il rinnovo dei modelli procedeva a ritmi molto più tranquilli. C'erano, per contro, tanti costruttori che avevano dimensioni più contenute, tanto da potersi appoggiare a un designer esterno senza sentirsene menomati;
- non esisteva un mercato unico europeo e solo la Volkswagen realizzava vendite significative oltre oceano: i costruttori si rivolgevano essenzialmente ai loro mercati nazionali. Malgrado ciò i numeri realizzati dalle vetture disegnate in Italia sono di tutto riguardo, per un totale non inferiore ai sette milioni di unità.

Gli altri operatori della creatività sono nel frattempo scomparsi: in Francia, Inghilterra, Germania, non esiste più l'insieme di competenze che costituisce un distretto per la fornitura di questo tipo di supporto all'industria automobilistica.

Lo stile italiano ha conquistato l'Europa. Per farsi disegnare un'automobile si viene a Torino da tutto il mondo.

La storia non si ferma al 1966.

Il rapporto fra Peugeot e Pininfarina rimane ancora in essere, anche se in un contesto e con rapporti profondamente cambiati, a oltre 50 anni dall'uscita della "403". La "1007", uscita nel 2004, è l'ultima vettura in ordine di tempo sulla quale Pininfarina ha avuto un peso prevalente. Bertone diventa consulente per Citroen, **Gandini** per Renault.

Nel 1968, **Giugiaro** apre con alcuni soci **Italdesign**, che con la "Golf" toglierà finalmente a Volkswagen la patata bollente della successione del Maggiolino e che diventerà in breve il punto di riferimento indiscusso del design italiano al servizio dei costruttori europei e mondiali.

Infatti, il fenomeno mostra la sua solidità, la creatività italiana non mostra flessioni e, come è naturale, dopo l'Europa allarga i suoi interessi al resto del mondo.

Non ne ho fatto menzione in quanto esulava dal tema della conversazione di oggi, ma già negli anni '50 i carrozzieri più lungimiranti erano sbarcati negli Stati Uniti, che rappresentavano nell'immaginario e nella realtà il paradiso sognato da tutti quelli che facevano automobili: Pininfarina lavorava per Nash, Bertone per Arnolt Bristol, cose anche piccole ma piene di significato. Negli anni '60 Pininfarina progetta la Nissan "Bluebird" e Michelotti la Hino "Contessa". Il Giappone negli anni '60 e '70, si convertirà progressivamente dalla goffa imitazione in scala ridotta di archetipi americani all'impiego regolare di consulenti italiani, così come la Corea negli anni '80 e '90 e la Cina da una decina d'anni a questa parte.

Quando un paese inizia ad impostare un'industria automobilistica indipendente dal know-how degli altri lo stile italiano è pronto a cogliere l'occasione di ampliare i confini.

Ma questa è ancora un'altra storia.

MARCO MAKKAUS

E' possibile che l'apporto dei carrozzieri italiani abbia avuto un esito più felice o quantomeno più duraturo su un supporto meccanico e industriale meno dotato di una sua forte personalità? Penso a vetture tipo Jaguar, dove una carrozzeria italiana è invecchiata meno bene rispetto alle originali, oppure, nel caso della Rolls Royce, al modello "Camargue". Mi sembra che siano durate di più nel tempo le vetture costruite su basi tipo Triumph, meno forti come Marca.

LORENZO RAMACIOTTI

Non ho parlato della "Camargue" come di altre vetture perché esulavano dai limiti temporali (1966) che mi ero prefissato. C'erano Case come la Jaguar che erano in grado di gestirsi lo stile al loro interno. William Lyons era non solo il patron dell'azienda, ma aveva anche una forte sensibilità per lo stile. Ritengo che in assenza di un'immagine forte ci fosse più spazio per degli operatori come gli italiani.

La Rolls Royce è sempre stata una riserva protetta dei carrozzieri inglesi. Il fatto di essersi affidati a Pininfarina per la "Camargue" è stato un fatto abbastanza strano, fuori dalla norma.

D'altra parte, la BMW ha acquisito una connotazione di prodotto molto forte su eccellenze meccaniche notevoli partendo da un'immagine nata in Italia dai disegni di Michelotti.

Le Case che tendevano ad affidarsi di più ai carrozzieri italiani erano quelle forse minoritarie all'interno del loro mercato, come Peugeot in Francia o Standard Triumph in Inghilterra; Case che necessitavano quindi sia dell'apporto delle competenze dei carrozzieri che del supporto di marketing che derivava dall'aver fatto disegnare le vetture all'esterno. Certo che in presenza di una forte caratterizzazione del veicolo l'intervento dei carrozzieri era molto più difficile.

Questo non vuol dire che anche la Triumph non avesse una caratterizzazione, perché, come abbiamo detto poco fa, la TR3 era una

vettura fortemente caratterizzata. Non mi sembra quindi che ci siano regole valide in generale.

GIORGIO VALENTINI

Auspico una seconda conferenza per sentire cosa è successo dal '66 in avanti.

ALDO ZANA

Mi associo alla richiesta aggiungendo che, da appassionato di corse, mi piacerebbe l'argomento dell'evoluzione stilistica delle auto da corsa, settore nel quale Pininfarina ha fatto molto.

Tornando al nostro tema: non è stato citato Zagato, che, pur avendo fatto prevalentemente auto da corsa, ha detto senz'altro qualcosa negli anni presi in considerazione.

LORENZO RAMACIOTTI

Non pretendo di essere stato esaustivo. Non ricordo però delle vetture disegnate da Zagato che siano state prodotte in serie presso costruttori esteri da inserire nella rassegna di oggi.

Anche Touring, se vogliamo, pur avendone i requisiti (le vetture da lui disegnate che ho citato furono costruite in Inghilterra), rientra nel discorso un po' forzatamente perché i prototipi della serie furono fatti in Italia e le produzioni sono state numericamente marginali.

Non ho citato neanche Bertone perché nel periodo considerato non ha disegnato vetture di serie per costruttori europei, ma le ha costruite a Torino (per es. la NSU Prinz Sport del '58 o la Simca 1000 coupé del '62).

RICCARDO DAGLIA

Ritiene che già negli anni '60 ci siano state delle occasioni perse dall'industria nazionale per contrastare quello che negli anni '70 sarebbe diventato uno strapotere delle vetture straniere-tedesche in particolare- non avvalendosi della collaborazione dei carrozzieri?

LORENZO RAMACIOTTI

Il discorso è un po' più complesso. Senz'altro il fatto di avere delle belle carrozzerie è uno degli elementi di successo, ma non è l'unico. Non si possono ascrivere al fatto che le carrozzerie non fossero fatte dai carrozzieri e non fossero belle come quelle dei concorrenti i problemi emersi negli anni '70 e '80, che erano problemi di politica industriale e commerciale.

Certo, le industrie nazionali, a parte certi lodevoli esempi, non si sono mai appoggiate in maniera decisa ai carrozzieri.

Ma siamo più precisi. La "Flaminia" disegnata da Pininfarina per la Lancia può essere vista in due modi: come una vettura fortemente innovativa, di rottura, che ha svecchiato il disegno della Lancia oppure, al contrario, come la vettura che ha tolto alla Lancia le sue caratteristiche tipiche, perché le ha tolto la classica calandra. Oggi, dopo 50 anni è più facile giudicare che all'epoca.

La Flaminia ha introdotto una serie di innovazioni stilistiche che hanno influenzato lo stile dell'epoca, ma non è stata una vettura di grandissimo successo per altri problemi.

Al contrario, la Fiat non ha fatto ricorso a carrozzieri esterni (salvo che per produzioni marginali di piccola serie) per tutto il periodo in cui ha avuto una posizione dominante sul mercato italiano. Ha fatto ricorso ai carrozzieri successivamente, quando si è resa conto di non avere al suo interno competenze adeguate ai problemi di concorrenza, per esempio negli anni '70, quando ha dovuto disegnare la Panda e l'ha fatta disegnare da Giugiaro. La Panda è uscita nel 1980 ed è rimasta in produzione per più di vent'anni. Giugiaro ha disegnato anche la Uno, la Thema, la Delta, la Croma.

Superata la situazione di necessità la Fiat è rientrata nei suoi confini e ha prodotto la Tipo, la Dedra, la Tempra, la 155 ecc. per poi tornare a rivolgersi fuori, quando la situazione era diventata di nuovo molto seria. Della gamma attuale, Grande Punto, 159 e Croma sono ancora disegnate da Giugiaro. In definitiva, dei designer è stato fatto un uso tattico e non strategico.

GIANCARLO FOSSATI

Come mai nel periodo storico considerato, così importante per la Pininfarina come carrozziere della Ferrari, non è stata citata la Casa di Maranello?

LORENZO RAMACIOTTI

In realtà non sono state citate le vetture disegnate per le Case italiane. Le Ferrari erano quindi fuori tema.

RICCARDO DAGLIA

Chi ha disegnato la VW 1500 S berlina 2 porte?

LORENZO RAMACIOTTI

Qualcuno la attribuisce a Pininfarina, ma posso garantire che nell'archivio fotografico dei modelli realizzati non c'è. Anche le vetture studiate e poi non realizzate venivano sistematicamente fotografate e catalogate. Ma anche in questo secondo archivio non c'è traccia di prototipi per questa VW.

LORENZO BOSCARELLI

Come mai nel dopoguerra i carrozzieri francesi, così importanti fino agli anni '30, sono scomparsi? Carlo Bianchi Anderloni a questa stessa domanda mi rispose che la ragione stava nella indisponibilità degli autotelai di prestigio che erano abituati a carrozzare (Talbot, Delahaye, Hotchkiss, ecc.). E poi: considerato che l'aerodinamica è nata negli anni '30 dagli studi di Jaray e di Kamm e che Pininfarina e Touring già negli anni '30 avevano prodotto macchine a fiancata continua, come mai l'attenzione dimostrata dai carrozzieri francesi come Figoni e Falaschi

per l'aerodinamica non si è tradotta nella capacità di trattare la fiancata a pontone come hanno fatto gli italiani?

LORENZO RAMACIOTTI

Secondo me, riferire la scomparsa dei carrozzieri francesi alla mancanza di autotelai è una motivazione classica. Non mi pare che anche in Italia vi fosse una maggiore abbondanza di telai di prestigio. Anzi, c'era la stessa carenza (restavano la Lancia Astura e qualche Alfa Romeo 2500) se non peggiore. Gli italiani si arrangiarono con macchine di taglia più piccola come la Cisitalia. Per i francesi c'è stata più che altro una mancanza di flessibilità nell'adattarsi a circostanze difficili che invece non è mancata agli italiani. Secondo me, inoltre, i francesi non hanno mai interpretato correttamente il passaggio alle forme a pontone. Ci sono stati dei tentativi, ma sono risultati impresentabili.

Le carrozzerie di Figoni e Falaschi non erano concettualmente aerodinamiche come quelle di Pininfarina e di Touring a pontone. Le loro forme molto filanti "a goccia" avevano solo una forte suggestione aerodinamica. D'altra parte all'epoca nessuno faceva un'aerodinamica scientifica con test comparativi alla galleria del vento.

MARCO MAKAS

Aggiungerei una considerazione di carattere commerciale. Nel dopoguerra la Francia ha avuto un sistema fiscale che rendeva pressoché impossibile acquistare una vettura di lusso. Non essendoci tra l'altro esportazioni, sono venuti a mancare sia gli autotelai che i carrozzieri.

LORENZO RAMACIOTTI

E' una spiegazione, secondo me, incompleta. Anche in Italia c'era una forte pressione fiscale sulle vetture di grossa cilindrata. Ma i carrozzieri italiani hanno saputo riconvertirsi a vetture più piccole.

Pininfarina carrozza la "1100 TV" e Bertone si mette a fare la "Giulietta 1300", vetture meno impegnative fiscalmente e meno importanti meccanicamente. I francesi avrebbero potuto fare dei coupé per Peugeot o per Renault. Non l'hanno saputo fare e, quando si è trattato di fare la "Floride", sono venuti in Italia.

©

*Aisa-Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
febbraio 2007*