

Automobili Made in Italy più di un secolo di storia fra miti e rarità

Tavola rotonda

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
in collaborazione con
Museo dell'Automobile "L. Bonfanti - Vimar"



Automobili Made in Italy più di un secolo di storia fra miti e rarità

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

Museo dell'Automobile "L. Bonfanti - Vimar"

Romano d'Ezzelino (Vicenza), 1 marzo 2008

- 2 Introduzione
Lorenzo Boscarelli

- 3 Aurea e Marino, due marche da riscoprire
Nino Balestra

- 7 La Cemsa Caproni
Luigi Lazzaroni

- 8 La rinascita del marchio Bugatti
Romano Artioli

MONOGRAFIA AISA 80



Introduzione

Lorenzo Boscarelli

La tavola rotonda, i cui contenuti sono pubblicati in questa Monografia, ripercorre un lungo periodo di storia della motorizzazione in Italia e ci dimostrerà quanto variegato sia stato il mondo dell'automobile nel nostro Paese anche al di fuori delle grandi Marche. Parleremo di iniziative di straordinario interesse tecnico realizzate in varie parti del nostro paese, basate sulla passione e sull'inventiva, caratteristiche che for-

tunatamente non sono mai venute meno.

Ce le descrivono persone che ne hanno una profonda conoscenza, a volte per esserne stati protagonisti diretti: si parlerà di due iniziative sorte fra le due guerre a Torino e a Padova, di un fenomeno tecnico molto originale dell'ultimo dopoguerra, la Cemsca-Caproni e della rinascita della Bugatti negli anni Ottanta e Novanta.

Aurea e Marino, due marche da riscoprire

Nino Balestra

Abbiamo organizzato la mostra “Automobili Made in Italy” perché siamo convinti che sia giusto far conoscere il grande valore delle automobili italiane, per le quali il nostro Paese non è secondo a nessuno.

Queste auto stupende, dovute anche al talento dei nostri maestri carrozzieri, sono un veicolo fondamentale del Made in Italy nel mondo. Per questo abbiamo proposto che la mostra potesse diventare itinerante e andare in giro per l'Italia e magari anche in Europa.

Non abbiamo raccolto molti consensi e questo ci dispiace, ma andiamo avanti per la nostra strada, convinti come siamo che un Museo debba fare cultura e non essere solo un contenitore di vecchi oggetti salvati dalla ruggine.

Un Museo deve raccontare delle storie in modo che il visitatore, quando esce, possa sapere qualcosa in più di quando è entrato. La funzione del Museo è di far riflettere e di aiutare a capire meglio il presente e anche il futuro.

Mi fa molto piacere che l'AISA abbia accettato di tornare a Bassano nel nostro Museo, dove era già stata un paio di volte una decina di anni fa.

Vi racconto le storie svoltesi negli anni Venti di due Marche oggi praticamente sconosciute: la Aurea e la Marino, la prima con caratteristiche industriali e l'altra assolutamente artigianali.

La Aurea

La Ferrotaie, società che produceva a Torino materiale ferroviario, era arrivata ad occupare nel 1917/18 circa 4000 operai, totalmente impegnata com'era nella fornitura di materiale per l'esercito.

Già nel corso del 1918, quando si delineava la fine del conflitto, la direzione della società trovò interessante la proposta dell'ing. Efrem Magrini di progettare una vettura moderna ed economica per essere pronti ad affrontare gli anni futuri con un valido prodotto industriale.

Nell'estate del 1919 la vettura venne presentata: si trattava di una 4 cilindri di 1,5 litri di cilindrata, con 22 CV di potenza, carrozzata torpedo in versione standard, in grado di raggiungere i 70 km/h.

Fu creata all'interno della Ferrotaie una sezione speciale dedicata alla costruzione della nuova vettura, alla quale fu data il nome bene augurante di “Aurea”. L'accoglienza del mercato fu abbastanza buona, tanto che nel giugno del 1922 la Ferrotaie, che aveva incontrato

difficoltà economiche nella riconversione del dopoguerra, venne trasformata in “F.A.T.A. Fabbrica Anonima Torinese Automobili – Marca Aurea”. Il capitale sociale di 20 milioni di lire e i 4000 operai scesero purtroppo a 500.000 lire e a 150 dipendenti.

Le Aurea, ora definite “mod. 400 23 CV” (avevano guadagnato un CV) conobbero un discreto successo grazie al buon andamento delle esportazioni, tanto che nel dicembre del 1925 il capitale sociale venne aumentato a 2 milioni di lire e gli impianti trasferiti nel più ampio stabilimento di Corso Peschiera 250 (dove poi, se non sbaglio, entrò la Lancia).

In quel periodo mercati interessanti furono Austria, Germania, Cecoslovacchia, Egitto, Spagna, ma soprattutto Inghilterra e Australia.

Nel 1925 si raggiunse la massima produzione, con circa 150 vetture. Ma i tempi stavano per cambiare. Nel maggio di quell'anno la Fiat lanciava il suo nuovo modello “509”, una innovativa utilitaria di appena 1 litro di cilindrata, con valvole in testa, 22 CV, 80 kmh e un consumo di 9 litri per 100 km. Soprattutto, poteva essere acquistata a rate, un requisito insostenibile da una piccola marca.

Erano tre i grandi vantaggi competitivi della nuova Fiat: il prezzo di vendita di sole 18.500 lire per la versione torpedo da 4/5 posti (la Aurea costava attorno alle 26.000 lire, mentre la Ceirano, una 1,5 litri, addirittura 31.200 lire); una capillare rete di concessionarie e di officine autorizzate; la possibilità di acquisto a rate con un minimo sovrapprezzo (la torpedo veniva a costare, con una dilazione di cinque anni, 19.000 lire, 500 lire in più rispetto al prezzo di listino) tramite la SAVA, una finanziaria creata appositamente dalla Fiat per incentivare le vendite.

Dal 1925 al 1929 furono oltre 90.000 le Fiat 509 prodotte, con la conseguente crisi di decine di piccole case costruttrici come la Aurea. Nel 1927 la FATA registrava già una perdita di esercizio e i bilanci rimasero in rosso anche negli anni seguenti senza che i modelli aggiornati, come il “4000” (una sportiva da 40 CV, valvole in testa, 110 kmh) e il “600” (lo standard, portato ora a 28 CV e 90 kmh) nulla potessero in un mercato ormai dominato da una sola grande Casa.

Nel 1932 entrò nella società Giovanni Ceirano, nome storico dell'automobilismo italiano, che nel 1934 ne assunse il controllo totale, limitandosi però alla sola produzione per conto terzi (compresa l'Alfa Romeo)

di parti staccate. Nell'aprile 1945, alla fine della guerra, Ceirano decise lo scioglimento della società, chiudendo così la storia della piccola Aurea e a quella sua personale nell'attività automobilistica.

La produzione totale di vetture Aurea nel periodo 1920-1933 (quando uscirono dalla fabbrica gli ultimi autotelai) non raggiunse, nelle varie versioni, il migliaio di esemplari.

Il ritrovamento dell'esemplare di Aurea esposto al Museo

A questo punto un'appendice per raccontare la storia dell'esemplare di Aurea esposto al Museo, significativa di come le vicende di una vettura e del suo ritrovamento dipendano da una serie di eventi curiosi e affascinanti.

Un collezionista italiano (un certo Nino Balestra), appassionato di Marche italiane poco note o dimenticate, legge nel 2002 su una rivista inglese (*Classic & Sports car*) l'offerta di vendita di una Aurea torpedo dichiarata "perfettamente restaurata" a 9.500 sterline. Una occasione interessante. Tuttavia, dopo una presa di contatto, la trattativa si arena.

Un anno dopo la vettura compare in un importante salone del Nord Italia e il collezionista la va a vedere: l'esemplare evidenziava degli errori di finitura a dir poco grossolani (ad es. viti a croce bruniti con battiscopa da mobilio lungo tutta la parte superiore del bordo del torpedo), ma il titolare dell'autosalone, da anni buon conoscente del collezionista, assicurava che la meccanica era perfetta. Dopo qualche tempo l'acquisto si perfeziona grazie anche allo scambio di un certo stock di ricambi. Così la Aurea raggiunge il garage dell'appassionato accompagnata da un grosso dossier di documenti, un vero tesoro, fra i quali il libretto d'uso e manutenzione originale in lingua italiana, vari listini dell'epoca, giornali, lettere e documenti vari: insomma, una fonte preziosissima di informazioni.

La Aurea, telaio n. 250, era stata costruita a Torino nel 1923 e subito spedita al concessionario australiano Universal Motors di Sidney. Si trattava di un autotelaio privo di carrozzeria che sarebbe stato carrozzato sul posto, prassi molto seguita a quell'epoca perché consentiva di evitare parte delle tasse di importazione. Pensate che la versione torpedo costruita interamente in Italia veniva a costare su quel mercato (come risulta dai listini del dossier) 525 sterline, mentre, se carrozzata in Australia, il suo prezzo scendeva a 465 sterline, circa il 12% in meno.

Acquistata nel 1923 e targata col n. 40639, venne tenuta dal primo proprietario fino al 1962, abbandonata però negli ultimi 15 anni sotto una tettoia.

Nel '62 la acquistò un garagista con l'idea di utilizzarne il motore per la costruzione di una pompa statica. Fortunatamente non ne fece nulla e due anni dopo la rivendette ad un acquirente di una città vicina, il quale

andò a ritirarla, fece il pieno di benzina e di acqua, mise una nuova batteria, gonfiò i vecchi pneumatici a tallone e si avviò verso casa. Fortunatamente i pneumatici resistettero solo poche centinaia di metri, così la ormai fragile meccanica non fu danneggiata. La macchina, caricata su un rimorchio, raggiunse la sua nuova destinazione sostanzialmente integra: come ben sanno i collezionisti, prendere un'auto ferma da trent'anni, rifornirla di benzina e metterla in moto, significa spaccare tutto in poche centinaia di metri.

Il nuovo proprietario, fatti piccoli lavori, regalò la macchina alla figlia e al genero che, evidentemente, non ne furono entusiasti visto che la misero in un garage dietro casa dove la lasciarono fino al 1978, quando la vendettero. Il nuovo proprietario iniziò un vero e meticoloso restauro meccanico: dalle fatture ritrovate risulta una spesa di circa 7.000 dollari australiani, una cifra sufficiente all'epoca per comprare in quel paese una Ford Escort nuova e bene accessoriata.

Nel 1987 la vettura fu di nuovo ceduta, ma il nuovo proprietario se ne disinteressò per alcuni anni finché, nel 2001, la finì in modo indecente per venderla ad un commerciante inglese di Cambridge. Il 12 giugno 2003, dopo aver vagato da un salone all'altro (rimanendo sempre invenduta in quanto marca sconosciuta in Inghilterra), arrivò tramite scambi nelle vetrine della Luzzago di Roncadelle, dove fu acquistata dal nostro collezionista. Così la Aurea n. 250 fece ritorno in Italia da dove era partita alla conquista del mondo 80 anni prima ed ora è qui a fare bella mostra di sé.

La Marino

Quella dei fratelli Marino è un'altra vicenda di motori, ambientata questa volta nella Padova degli anni Venti. Luigi ed Alberto Marino nascono a dodici mesi di distanza uno dall'altro quando mancano una decina d'anni alla fine dell'Ottocento. Avviati a studi medio-superiori, denotano una passione sportiva che porta entrambi verso il calcio, dove militano nella prima squadra cittadina. Una sorella sarà cantante lirica.

Una famiglia estrosa e geniale.

Poco prima dello scoppio della Grande Guerra, Luigi si trasferisce a Milano trovando impiego presso la Casa automobilistica De Vecchi, dove lavora anche sui motori da 50 CV preparati per le macchine che gareggeranno alla Targa Florio. Terminato il conflitto e accumulata una buona esperienza, Luigi Marino rientra a Padova dove apre assieme al fratello un'officina in via Michele Sanmicheli, che diviene ben presto il ritrovo degli sportivi padovani del volante.

Fra il 1921 e il 1923 Luigi disegna e realizza un suo motore a 4 cilindri 1500 cc, valvole smontabili in testa disposte a V. Terminato e collaudato, il motore viene installato in un telaio per partecipare alle prime gare. Visti i buoni risultati se ne costruiscono forse tre o quattro esemplari mentre prende forma l'idea di una

produzione in piccola serie di una vettura leggera di 1100 cc.

A questo punto i Marino progettano e costruiscono anche i telai: i primi esemplari del 1923 hanno i mezzi balestrini posteriori mentre le serie successive adottano le tradizionali balestre intere.

Saranno circa una settantina le vetture prodotte fino alla cessazione dell'attività, nel 1928. Il motore è un monoblocco a quattro cilindri a valvole in testa e viene offerto nelle versioni "Normale", "Spinto" e "Gran Sport", con potenze variabili fra i 21 e i 32 CV. Il tipo "Gran Sport" differisce dagli altri per il telaio che risulta abbassato e dotato, in almeno tre esemplari, di motore con compressore.

Spesso, visto che i motori Marino non erano risultati brillantissimi, venivano adottati i motori francesi "CIME" elaborati in casa, che funzionavano meglio.

I trenta operai della Ditta sfornano dalle cinque alle sei vetture al mese.

La presenza sui campi di gara

La maggior parte delle vetture erano carrozzate in versione torpedo dalla Carrozzeria Padovana dei fratelli Boscarì (come risulta dalle belle targhette smaltate bianche applicate sulla carrozzeria), i quali provenivano dal noto atelier dei fratelli Simonetti.

Condotte molto spesso dallo stesso Luigi Marino, ma anche da affezionati clienti come Mattioli e Zironda, le agili vetture si affermano in diverse gare come la Levico-Vetriolo, il Circuito del Pozzo a Verona e il Chilometro Lanciato di Brescia del 1926, dove la Marino di Luigi Marino si aggiudica la vittoria di categoria alla velocità di 139 kmh.

Nel 1926 giunge ai fratelli Marino il riconoscimento più ambito: l'invito a partecipare con due vetture alla più importante competizione italiana, il GP di Monza che quell'anno prevedeva anche la categoria "vetturette" con cilindrata fino a 1100 cc.

Nelle prove si alternano al volante dei due bolidi muniti di compressore i due fratelli e il pilota padovano Trevisan, con prestazioni molto interessanti.

I fratelli Marino trascorrono la vigilia della gara in preda a una certa ansia, senza mai staccarsi dalle loro macchine nel timore di sabotaggi. Rischio non insolito in quell'epoca ancora pionieristica, che alternava con facilità questi gesti ben poco sportivi con veri atti di eroismo. Alla sera la squadra si vorrebbe installare nel parco macchine, ma la Direzione di Gara la costringe ad uscire dal recinto anche in seguito ai reclami degli altri partecipanti, minacciando in caso contrario di non corrisponderle il premio di partecipazione.

Il giorno della gara le vetture partono molto bene ma al 6° giro si deve ritirare la macchina n. 21 di Luigi Marino e poco dopo, all'11° passaggio, anche la n. 24 di Trevisan. Entrambe le vetture denunciano la stessa causa del ritiro: presenza di zucchero nei serbatoi.

I reclami sono vani.

Alla squadra Marino, ripuliti serbatoi e carburatori, non rimane che sfogare rabbia e delusione sulla via del ritorno, che viene percorsa – come raccontò all'epoca il vecchio Luigi Marino – a quasi 130 kmh.

Ma la grande occasione per la piccola casa padovana era ormai sfumata.

La Fiat stava per cominciare la vendita a rate della 509 e alla Marino non rimase che abbandonare la partita.

Nel 1942 Luigi Marino costruì un'automobile per uso personale con concetti innovatori. Si trattava di una piccola sport denominata LMP (Luigi Marino Padova) per la categoria 750, con motore bialbero e sospensioni registrabili in gomma. Terminata la guerra il non più giovane cav. Luigi Marino partecipò ancora a qualche corsa in salita regionale, ma nel 1954 mise fine a questa piccola impresa quasi eroica.

Due sopravvissute

Oggi sopravvivono due vetture Marino: la tipo torpedo "Spinto" a 4 posti, telaio n. 19, carrozzata Boscarì, del 1926, e una spider "Gran Sport" 2 posti, forse una delle ultime prodotte, con telaio fortemente ribassato e dotata di compressore, vettura che è in corso di restauro.

Della torpedo tipo "Spinto" è interessante anche la storia, che riporto. Nel 1970 ero un giovane non ancora trentenne di belle speranze, da poco nominato presidente del Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca.

Gigi Bonfanti e io avevamo avuto una soffiata che in una certa villa di un paesino del trevigiano c'era una vecchia vettura. Seguendo le indicazioni come seguì ci trovammo a Tezze di Vazzola, una manciata di case sparse lungo una curva della strada attorno ad una grossa villa padronale. Suonammo ad un grande cancello e venne ad aprirci un giovane molto per bene che alla nostra richiesta fu ben lieto di aprirci uno dei numerosi portoni delle adiacenze della villa.

Ci apparve subito una piccola torpedo semi smontata e la sorpresa fu per noi non inferiore a quella di Lord Carnarvon di fronte alla tomba di Tutankhamon. Si trattava di una Marino!

Pur conoscendone vagamente la storia non ne avevamo mai vista una. In famiglia – ci raccontò il giovane – ne avevano comprate tre: una tipo "Normale" che venne demolita nel dopoguerra per farne qualcos'altro; un modello a compressore che venne venduto subito perché ritenuto troppo veloce e pericoloso; infine il tipo "Spinto" da 32 CV e 115 kmh. Quest'ultima, neppure parlare di venderla. Era un caro ricordo del papà e dello zio, entrambi scomparsi. Ci tenemmo però sempre in contatto.

L'amico Gigi purtroppo ci lasciò nei primi anni Novanta, quando stavamo concretizzando l'idea del Museo. I contatti fra me e il signore trevigiano si intensificarono. Prima del Natale 2004 ricevetti una telefonata:

“Sono Vincenzo Vascellari Dal Fiol, quello della Marino. Oltre agli auguri di fine anno, volevo dirle che ho parlato con mio fratello, mia moglie e mia cognata e abbiamo deciso che la Marino non la restaureremo mai. Ma ci farebbe piacere che il Museo l'accettasse per ricordare un'impresa veneta ed anche la mia famiglia”.

Detto, fatto. Alle 8 precise di un freddo mattino dicembrino ero nuovamente davanti al cancello della villa di Tezze di Vazzola. Il paesaggio era cambiato parecchio in oltre trent'anni. Al posto di infiniti filari di pioppi si vedevano solo schiere di capannoni.

La villa era lì come prima e c'era anche la Marino, che a mezzogiorno era già nella rimessa del Museo, pronta ad iniziare un lento restauro, per ora solo estetico, per opera di pazienti artigiani affezionati al Museo, coadiuvati dai ragazzi del Centro professionale di Onè a Fonte (a pochi km dal Museo) con il quale collaboriamo per i nostri corsi di restauro.

Una bella storia a lieto fine e un cimelio di grande valore storico, che ci proiettano nella nuova sede del nostro Museo, nella quale verrà realizzata una sezione

permanente dedicata alle grandi priorità che il Veneto può vantare nel campo della mobilità e del motorismo. È un appuntamento che diamo a tutti voi fra pochissimi anni e vi garantisco stupore e meraviglia per quanto potrete ammirare!

Lorenzo Boscarelli

Le vicende che ha narrato Nino Balestra mi inducono a una considerazione: coloro che le promossero si concentrarono sugli aspetti tecnici, furono ideatori di automobili. Al contrario, le grandi Case avevano attenzione a tutti gli aspetti della gestione aziendale, quindi anche all'efficienza produttiva e alla vendita. Tante iniziative si spensero, nonostante proponessero valide soluzioni tecniche, perché mancavano dei necessari supporti organizzativi e commerciali. Resta comunque la gratitudine per chi le promosse.

Inoltre ho molta ammirazione, che credo tutti condividiamo, per quello che Nino Balestra ha realizzato, lavorando non solo per la sua passione, ma anche per un interesse collettivo.

La Cemsa Caproni

Luigi Lazzaroni

Sia Aurea che Marino si sono arrese al nuovo prodotto della Fiat, la 509, nonostante questa, ai suoi tempi, ricordo, fosse conosciuta come “cinquecento noie”!

Vi porto i saluti di Gianni Caproni, al quale sono sempre stato legato da grande amicizia, che non ha potuto essere qui oggi a causa delle sue condizioni di salute. Sono ben lieto di parlarvi della Cemsa Caproni F 11 innanzitutto perché è un prodotto completamente saronnese, quasi come gli Amaretti di Saronno. Questa città, come si dimostra nel Museo dell'Industria Saronnese, che ho fatto nascere 10 anni fa, ha una storia industriale molto variegata; oltre ai classici biscotti, ai tessili e alla meccanica, l'industria saronnese ha prodotto per prima in Italia le ruote per automobili (“Gianetti”), le radio (“Phonola”), le casseforti (“Parma”), le penne a sfera. In questo contesto si inseriscono anche l'Isotta Fraschini e la Cemsa.

Nel '36 Caproni aveva rilevato dall'IRI la Cemsa, un'azienda meccanica che produceva locomotive, legata all'ing. Nicola Romeo.

Al termine della Seconda Guerra Mondiale la produzione di armi leggere e di parti per aeroplani, che la Cemsa realizzava a Saronno con 3000 operai, entrò in crisi, cosicché l'ing. Gianni Caproni pensò all'automobile e ci pensò in grande. Chiamò per la riconversione produttiva il prof. Antonio Fessia, che dal 1936 al 1945 era stato Direttore dell'Ufficio Tecnico Centrale Costruzioni Meccaniche della Fiat.

Fu lui a progettare questa automobile straordinaria, la prima trazione anteriore italiana ideata con l'intenzione di produrla in grande serie.

La concezione della vettura era molto innovativa.

La struttura era a pianale portante e sospensioni indipendenti. La carrozzeria di Bertone era studiata e omologata per 6 posti. La leva del cambio era al volante secondo una moda americana, nuova per l'Italia. Innovativo anche il motore a cilindri contrapposti: la cilindrata iniziale era di 1100 cc. poi aumentata a 1250 cc.; la potenza era di 40 CV. Le prospettive del mercato nazionale, tutto da ricostruire, erano molto buone.

Nella fascia media c'era solo la Fiat 1100. Nello stesso periodo, in una fascia di mercato completamente diversa, anche l'Isotta Fraschini stava evolvendo il suo progetto della 8C “Monterosa”, di cui esistono a Saronno ancora due esemplari molto belli conservati da Girola, ex-tecnico dell'azienda e grande appassionato della Marca, che ha restaurato l'esemplare qui esposto. La Cemsa F 11 venne presentata al Salone di Parigi del '47 con grande riscontro, considerato che la guerra era finita da poco. Ne vennero realizzati una decina di esemplari, di cui se ne conoscono sopravvissuti solo tre: uno è quello esposto qui, perfettamente funzionante, e un altro nel mio Museo.

Di frequente guido l'esemplare in mio possesso, su percorsi anche impegnativi e devo dire che va molto bene per essere nato nel '47.

La F 11 è stata una vera meteora nel panorama italiano dell'auto e avrebbe avuto un colossale successo. Ma, al suo apparire, l'iniziativa suscitò molte preoccupazioni a Torino, dove la realizzazione della 1400 era ancora molto indietro, e provocò delle pressioni a Roma.

Il gioco è stato questo: del Gruppo Caproni faceva parte la “Aeroplani Caproni” di Reggio Emilia (materiale ferroviario) che, per le sue esigenze finanziarie, aveva definito un finanziamento dell'Imi.

Le pressioni di Torino ottennero che il finanziamento si bloccasse, determinando l'affondamento dell'azienda e insieme anche quello della CEMSA che la garantiva. Ne è seguita una grave crisi del Gruppo con grandi problemi occupazionali per Saronno, tanto che lo stesso Gianni Caproni ne morirà di crepacuore.

Due anni dopo usciva la Fiat 1400, che non aveva caratteristiche così innovative, che contraddistinsero invece le Lancia degli anni Sessanta, cioè la Flavia e la Fulvia, pure progettate sotto la direzione del prof. Fessia. Il Gruppo Caproni fece seri tentativi di cedere la licenza della Cemsa F 11.

Un esemplare venne inviato in USA, alla Tucker, e un altro in Belgio, alla Minerva; queste iniziative non ebbero seguito e di quei due esemplari si sono perse le tracce.

La rinascita del marchio Bugatti

Romano Artioli

L'idea di riportare alla luce la marca Bugatti mi era venuta in mente nel '52, agli inizi della mia attività professionale, proprio quando la Bugatti stava chiudendo definitivamente la produzione automobilistica.

Solo nel '47 Ettore Bugatti era riuscito a riprendersi la sua fabbrica, dopo aver vinto la causa contro il governo francese che gliela voleva nazionalizzare accusandolo di collaborazionismo con i tedeschi.

In realtà Bugatti aveva dovuto addirittura spostare la fabbrica prima a Lione e poi a Parigi proprio nel vano tentativo di sfuggire ai tedeschi, che la presero comunque, riportandola a Molsheim, dove avviarono la produzione di armi molto sofisticate. Bugatti poté dimostrare di non aver avuto alcuna responsabilità nelle scelte produttive dell'azienda nel periodo bellico e vinse la causa. Fu proprio rientrando felice verso casa con una macchina aperta che Ettore contrasse la broncopolmonite che lo avrebbe ucciso poco dopo.

Gli subentrò il figlio Roland, buon ragazzo, ma privo della statura necessaria per riconvertire e rilanciare l'azienda: si mise a fare anche una macchina da corsa a motore posteriore trasversale con Gioachino Colombo, un bellissimo progetto mai portato a termine. Anche perché la seconda moglie di Ettore, che aveva ereditato la proprietà dell'azienda, decise di vendere tutto, non fidandosi di Roland e non essendo in grado di gestirla lei stessa.

La Bugatti fu acquistata dalla Hispano Suiza, che la convertì alla produzione di componenti aeronautici e in particolare di carrelli d'atterraggio, nella quale acquisì una tale specializzazione, soprattutto dopo l'assorbimento nel Gruppo Aeronautico Messier, da divenire leader mondiale del settore, sia per applicazioni civili che militari.

Per la sua importanza militare e strategica venne infine nazionalizzata e inglobata nel Gruppo Aeronautico Snecma.

L'acquisizione

Il marchio Bugatti era posseduto dallo Stato francese quando decisi di rilevarlo. Contattai subito i due figli di Ettore (unici superstiti della famiglia) Thérèse e Michel, ma li trovai indisponibili per qualunque iniziativa.

Nel 1986 ritenni di essere in condizioni di partire: non avevo intenzione di fare una fabbrica di automobili perché sarebbe stata una follia. Intendevo fare un cen-

tro d'ingegneria per conto terzi dedicandolo al prestigioso nome di Bugatti.

Per acquisire i diritti necessari sulla marca dovetti avviare lunghe trattative col governo francese che alla fine non si sentì di consentire che una marca nazionale di così grande prestigio venisse ceduta ad un imprenditore italiano.

Alle elezioni successive andò al potere per 15 mesi un governo di orientamento più liberale: il nuovo ministro competente, considerato che la cattiva gestione dell'azienda stava producendo risultati negativi e che la vendita del marchio avrebbe apportato un sensibile beneficio finanziario, diede l'assenso alla trattativa per la cessione di tutti i diritti di utilizzo del marchio.

Così si arrivò al contratto, dopo una procedura defatigante che vide fra l'altro, nonostante la riservatezza nella quale si era svolta la trattativa, una forte pressione dell'ultima ora da parte di industriali e politici francesi per impedire che venisse fatta la cessione a un italiano.

Il presidente della società mantenne però la parola e concluse l'operazione con me, raccomandandomi solo di non cedere la marca ai giapponesi! Ettore Bugatti d'altra parte è rimasto italiano fino all'ultimo: probabilmente prese il passaporto francese solo dopo aver riavuto la sua fabbrica, praticamente in punto di morte. Tornai così in Italia per realizzare il Centro Ricerche dedicato a colui che, nonostante le sue basi da artista, era stato un vero genio dell'automobile, dalle straordinarie intuizioni tecniche, alle quali talvolta si era ispirato anche lo stesso Enzo Ferrari.

All'epoca ero distributore della Ferrari in Germania e nel Triveneto oltre che importatore in Italia della Suzuki, un'attività molto fiorente. Per la Ferrari avevo sviluppato il mercato tedesco, riqualificandone la clientela. Quando mi recai a Maranello per comunicare le mie intenzioni riguardo al marchio Bugatti, la risposta che ebbi, motivata anche da preoccupazioni sull'eventuale sottrazione da parte nostra di tecnici Ferrari, fu la disdetta del contratto di distribuzione, anche se aveva una durata residua di sette anni.

La nuova Bugatti si presenta

Non avendo più la Ferrari da rappresentare, decidemmo a questo punto che, come Bugatti, avremmo fatto un'automobile importante, ma solo a livello di prototipo.

Per la produzione era indispensabile trovare un partner perché la storia insegna che le piccole aziende che fanno macchine sportive non possono sopravvivere senza un grande gruppo alle spalle. Pensavamo di fare una bella presentazione, con una macchina stupenda, per far capire alla stampa che la Bugatti era rinata.

Fu un successo strepitoso. Presentammo la vettura a Parigi, alla Defense, nelle vicinanze della sede della ELF, il nostro sponsor per i carburanti e i lubrificanti, e che ci aiutava finanziariamente nelle manifestazioni promozionali. L'organizzazione di tutta la manifestazione, che si doveva concludere al Castello di Versailles, fu curata da mia moglie, che fece un lavoro meraviglioso. Avevamo 1.450 fra giornalisti e fotografi accreditati, da intrattenere fino al momento in cui avremmo tolto il telo che copriva la macchina, tenuta segreta fino a quel momento. Tutta la stampa mondiale ha dovuto riconoscere che la nuova macchina era veramente una Bugatti.

La macchina era stata disegnata completamente ex-novo, partendo da un foglio bianco. Il gruppo motore, a 12 cilindri a V con 5 valvole per cilindro e quattro turbo compressori, era fuso in blocco con la trasmissione (6 rapporti e 2 differenziali, trattandosi di una quattro ruote motrici) in alluminio magnesio; sviluppava una potenza di 550 cv (650 cv nella versione "Supersport"). La scocca era in carbonio, realizzata in collaborazione con la francese Aerospatiale.

Per la presentazione di Parigi avevamo invitato tutti i capi delle industrie automobilistiche mondiali con le loro mogli e tutti avevano confermato la loro presenza e il loro interesse, considerato anche il momento di particolare fervore del mercato delle macchine di lusso. Ne ero felicissimo: era proprio quello che volevo, per trovare una marca forte che mi sostenesse. Avevamo già investito molto, anzitutto per proteggere il marchio in tutti i possibili settori: andava infatti registrato in ben 27 categorie merceologiche in tutto il mondo. Furono 2.200 le registrazioni che dovemmo fare, oltre a lottare contro le numerose e già molto diffuse contraffazioni.

In Giappone ad esempio ci appoggiammo a questo scopo a Otto d'Asburgo (oggi ancora vivente) che avevamo nominato presidente del Comitato d'Onore della Bugatti visto che aveva conosciuto e apprezzato Ettore Bugatti. Alla serata di gala per la presentazione della Bugatti, organizzata a Tokyo dai nostri sponsor giapponesi, partecipò anche la figlia dell'Imperatore con il marito.

Alla vigilia della manifestazione di Parigi mi chiamò preoccupatissimo il presidente della ELF: un giornalista gli aveva appena riferito che girava la voce, alimentata da fonti autorevoli, che la Bugatti fosse finanziata dalla mafia e che bisognava prenderne le distanze.

Io presi la cosa alla leggera, considerata l'evidente assurdità dell'accusa. Invece la faccenda era molto se-

ria ed evidentemente congegnata per mettermi con le spalle al muro. Cominciarono a piovere le disdette, tanto che alla fine nessun capo di aziende automobilistiche mondiali si presentò alla manifestazione né più si avvicinò a noi, almeno fino a quando la Bugatti dovette chiudere.

Allora tutti si rifecero vivi, la BMW per prima.

Ma a quel punto preferii rivolgermi al gruppo VW dove c'era una sola persona che decideva, con tutti i poteri; almeno avrei evitato di avere a che fare con manager senza poteri decisionali. Comunque a quel punto ci trovammo con le spalle al muro: non restava che chiudere l'azienda e trovare una strada per continuare a fare automobili che non ci costringesse a passare attraverso la collaborazione dell'industria automobilistica che ci aveva tagliato le gambe. Ci è venuta l'idea di comprare il Gruppo Lotus, che abbinava la produzione di auto sportive (meno costose di una Bugatti, ma che potevano rappresentare un buon inizio per la clientela del settore) ad una buona ingegneria.

In quel momento era importante consolidare le nostre basi su un mercato più ampio e avere l'ingegneria.

Tra l'altro ci rendemmo conto che a Modena era complicato fare ingegneria per conto terzi essendo difficile mantenere la riservatezza sui progetti.

Lo si poteva fare invece molto bene alla Lotus che era addirittura più forte nell'ingegneria che in produzione (e fra l'altro dava la possibilità di utilizzare le strutture di progetto anche nei momenti di crisi produttiva). In quel periodo, nel 1992/93, è arrivata un'altra grossa botta: la svalutazione della lira per favorire le esportazioni. Contemporaneamente gli americani, in difficoltà per il forte import di auto giapponesi, hanno fatto in modo che lo yen si rivalutasse rispetto al dollaro.

Ci siamo trovati con un aumento del 185% dei costi delle vetture che importavamo dalla Suzuki, con un ordine in corso di 40.000 macchine sulle quali erano già state emesse le lettere di credito, il cui costo sarebbe stato molto superiore al prezzo a cui erano vendibili in Italia. Fu una botta micidiale, peggiore di quella di Parigi. Alla Bugatti avevamo già subito altri gravi problemi: avevo tre dirigenti che ritenevo persone di prim'ordine, ma che si rivelarono assolutamente inaffidabili.

Tutto quello che pensavamo e facevamo usciva dall'azienda e veniva manipolato, bloccando tutte le iniziative. Eravamo completamente abbandonati: ci rendemmo conto che nessuna banca avrebbe dovuto aiutarci per nessun motivo. Lo stesso successe con i fornitori; non si poteva fornire nulla alla Bugatti.

Parlare di queste cose mi fa male ancora oggi.

Ho avuto a che fare con una situazione veramente "mafiosa". Per non parlare dei boicottaggi interni: abbiamo dovuto mettere le telecamere dappertutto in stabilimento e ripassare ogni notte tutta la giornata precedente per verificare che non fossero stati effet-

tuati dei boicottaggi. Infatti ci eravamo accorti che venivano immesse nei serbatoi delle sferette che andavano a bloccare gli iniettori.

Un'altra volta, per una serie di coincidenze fortuite, ci accorgemmo, nel caricare sui camion delle macchine in spedizione per la Germania, che tutte le scatole sterzo erano state allentate. Sventammo così appena in tempo un rischio micidiale, considerato che quelle macchine erano capaci di toccare i 351 kmh di velocità e che i clienti tedeschi appena ricevuta la macchina si sarebbero precipitati sull'autostrada per verificarne le prestazioni.

I Carabinieri ci fecero presente che una denuncia di questa gravità sarebbe inevitabilmente finita sui giornali con le immaginabili conseguenze per l'azienda. Consigliarono invece di intensificare i controlli in modo da pizzicare i sabotatori in flagrante. Così, con le telecamere installate nei giorni festivi, ci mettemmo a controllare gli spostamenti ingiustificati di persone fra i reparti. Ci siamo accorti che c'erano quattro personaggi, fra gli ultimi assunti, che si trovavano dove non dovevano essere. Li licenziammo in tronco senza motivazioni e non avemmo alcuna reazione, neanche di carattere sindacale. Ma c'erano sempre i tre dirigenti acquattati all'interno che facevano di tutto per far saltare tutte le nostre iniziative. Erano diabolici nell'approfittare della delega che avevano richiesto e che noi avevamo accordato loro.

Fine dell'avventura Bugatti, acquisizione della Lotus

Quando decidemmo di chiudere la Bugatti avremmo dovuto andare subito in Inghilterra per acquistare la Lotus, ma ci trovammo senza una lira.

La fabbrica era sanissima, ma ci mancava la liquidità. Feci allora una riunione con i miei familiari che si dimostrarono fortunatamente molto solidali con me, dandomi così anche la forza di andare avanti.

Andai in Inghilterra di corsa e salvai la Lotus per un pelo perché si stava già organizzando una cordata finanziaria inglese per rilevarla.

Quando la rilevammo perdeva 30 milioni di sterline all'anno, ma noi riuscimmo a risanarla. Per ottenere questo risultato dovemmo innanzitutto liberarla dalle politiche della General Motors, proprietaria della Lotus, snellendo le sovrastrutture produttive. La GM aveva deciso di produrre in serie la Lotus Elan con investimenti in impianti che generarono costi fissi eccessivi per una produzione in piccola serie, che richiede strutture più artigianali.

La Elan era bella, ma costava sul mercato il 60% più della sua concorrente diretta, la Mazda Miata cabrio, anch'essa di ottima qualità. La Elan così era stata uccisa. Ecco perché la Lotus aveva grosse perdite, che indussero la GM, che aveva grossi problemi sul mercato USA, a venderla.

Ero in ottimi rapporti con il responsabile della GM per l'Europa e, quando mi proposi per l'acquisto dell'azienda, concluse subito la trattativa, cedendomi la Lotus. Già nel primo anno siamo riusciti a guadagnare; poi abbiamo lanciato l'Elise, una macchina di svolta.

Adottammo in questo modello il telaio di alluminio incollato, leggerissimo; la macchina pesava solo 675 kg e anche con un normale motore di serie di 120 CV era in grado di assicurare un particolare piacere di guida, tanto che è ancora oggi il cavallo di battaglia della marca.

Quando comprammo la Lotus non la voleva nessuno, ma quando comincio ad andare bene anche e avvocati inglesi, interessati a guadagnare sull'affare, cominciarono a premere perché la vendessi. Dovetti rintuzzare ben tre manovre messe in atto contro di me. Dovetti licenziare in tronco i dirigenti inglesi che avevano già preso contatti con referenti esterni per far saltare l'azienda.

Vi voglio però raccontare l'episodio conclusivo della vicenda. Quando comprai la Lotus continuai a lavorare con la banca inglese della GM, anche se ci dava un fido di soli 2,5 milioni di sterline, molto limitato rispetto al giro d'affari che ammontava a 350 milioni di sterline, e che era per di più garantito da ipoteca sullo stabilimento dell'azienda. Ad un certo momento una società coreana, che produceva auto su licenza, decise di comprare la Lotus, essendo interessata alla sua ingegneria, di cui necessitava per mettersi a produrre in proprio.

Furono avviate le procedure di analisi dell'azienda da parte degli emissari dell'acquirente, che si pro-trassero a lungo fino a quando, un bel giorno, la mia banca improvvisamente mi comunicò che, per decisione del grande gruppo bancario di Hong Kong dal quale erano stati assorbiti, i miei fidi erano stati revocati e che avevo 8 giorni di tempo per rientrare.

Le mie obiezioni che la decisione non era giustificabile considerati la regolarità ed il buon andamento dell'azienda, furono inutili.

D'altra parte in Inghilterra non è facile cambiare la banca d'appoggio: ci vogliono almeno quattro mesi per tutte le necessarie verifiche amministrative e legali; in 8 giorni non si poteva fare nulla.

Per fortuna anche il gruppo malese Proton si era dichiarato molto interessato ad acquistare la Lotus, ma avevo troncato le trattative con loro per le lungaggini burocratiche e le interminabili richieste di accertamenti e verifiche dei loro avvocati incaricati di redigere il contratto.

Mi precipitai a contattare il presidente della Proton, proponendogli di saltare avvocati e pastorie legali e di fare una trattativa diretta.

Lui venne in fabbrica, la visitò in lungo e in largo e sottoscrisse il contratto di appena tre pagine predi-

sposto dal mio avvocato (il contratto di acquisto della GM era stato di 4000 pagine); la prima condizione di vendita era che la Proton avrebbe versato immediatamente e in contanti 3 milioni di sterline alla mia banca per chiudere tutte le posizioni, oltre a 10 milioni di sterline per realizzare un nuovo modello di cui la Lotus aveva bisogno. In subordine venivano le condizioni a mio favore.

Il giorno dopo ottenni un colloquio con il direttore della banca e gli comunicai, con grande stupore suo e dei suoi avvocati, che ero pronto a pagare immediatamente, addirittura in anticipo rispetto alla scadenza. Solo dopo che si fu presentato l'emissario della Proton con i soldi comunicai che avevo venduto la Lotus. La disperazione del direttore e dei suoi collaboratori fu evidente: furono tutti licenziati per non essere riusciti a portarmi via la fabbrica gratis, obiettivo per il quale erano stati pagati.

Come vedete, intorno alla Bugatti ne sono successe di tutti i colori. Vi ringrazio di avermi dato l'occasione di raccontare queste cose: è la prima volta che lo faccio anche se mi fanno ancora male, ma mi serve per sfogarmi.

La Bugatti è del resto una marca così forte, con valori talmente elevati di qualità e di bellezza, che ha sempre continuato a suscitare grandi emozioni e a provocare desideri di emulazione. Non c'è da stupirsi se ha suscitato tutte queste reazioni.

Adolfo Orsi

Volevo fare solo qualche considerazione, visto che Artioli ha citato Modena alcune volte. È la prima volta che Artioli parla pubblicamente della Bugatti e mi sembra giusto dargli credito di questo.

Il suo prodotto Bugatti è oggi finalmente valutato per quello che effettivamente era: cioè un prodotto avanzatissimo, forse fin troppo. Perché voler mettere tutte insieme in una macchina le componenti più evolute, dal telaio in carbonio alle quattro ruote motrici, era un progetto ambiziosissimo.

Alla fine bisogna dire che ci si è riusciti. Purtroppo i tempi sono stati contrari.

Il fenomeno delle "instant classic", cioè delle auto da collezione, è molto soggetto ad andamenti ciclici. La Bugatti è capitata nel momento peggiore.

Se fosse entrata in produzione due anni prima la storia sarebbe stata sicuramente molto diversa.

Sfortunatamente è arrivata quando quel mercato era crollato. Anche il secondo prodotto, l'EB 112, è da rimpiangere: era una berlina stupenda, dalla incredibile personalità. Se solo quella vettura fosse entrata in

produzione avrebbe potuto sostenere anche l'EB 110. Ma non si vive di se e di ma.

Una curiosità: guarda caso, per l'ubicazione dell'azienda è stato scelto dalla Bugatti uno dei soli tre paesi del modenese che contengono nel loro nome il gallo francese, che sono Gargallo (dove abito io), Sozzigalli (cantine sociali) e, appunto, Campogalliano.

Come modenese sono stato orgoglioso del fatto che Artioli, avendo deciso di costruire il massimo nel campo dell'automobile, abbia scelto la mia città: è stata l'incoronazione di Modena come capitale mondiale dell'automobile GT ad alte prestazioni.

Sento un disagio, invece, come modenese e come italiano, per come sono stati gestiti i rapporti con la Bugatti, soprattutto nel momento della crisi: perché avevate uno stabilimento meraviglioso, un gruppo di tecnici eccezionale e un prodotto di altissima qualità. Eravate caduti solo in un momento sbagliato, in una crisi di liquidità. Gli estremi per salvare l'azienda ci sarebbero stati tutti.

Il fatto di non aver pensato o saputo trovare una qualche soluzione di sostegno per una azienda in crisi è stato uno spreco di risorse e di tradizioni.

Si è buttato a mare quello che era un grande progetto. Ho vissuto questo come una perdita per la città. Avere la Bugatti assieme alle altre aziende del settore oggi presenti doveva essere un motivo di orgoglio per i modenesi.

Infine una domanda: a proposito del primo prototipo Bugatti, c'è stato un primo progetto dell'ing. Stanzani nel quale mi risulta fosse coinvolto anche Ferruccio Lamborghini.

È stato quello che ha dato il via al progetto Bugatti Automobili o no?

Romano Artioli

La Bugatti EB 110 è stata disegnata da Oliviero Pedrazzi, che non era né diplomato né laureato, ma era un genio con la tecnica nel sangue, come succede ai modenesi. Con i suoi collaboratori è stato il vero progettista del motore e del telaio, trovando tutte le soluzioni tecniche.

L'ing. Stanzani, che era stato responsabile tecnico alla Lamborghini, aveva fatto un progetto iniziale, che ricordava il suo trascorso in Lamborghini.

La forma era quella di una Countach aggiornata, con un telaio in sandwich di alluminio con interno a nido d'ape fissato con chiodini, che non resisteva alle vibrazioni; quella soluzione fu pertanto abbandonata.

Poi è intervenuto Materazzi, che è un vero enciclopedico dell'automobile, e in seguito è arrivato Forghieri.

LE MONOGRAFIE AISA

- 80 **Automobili made in Italy. Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-Cpac
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider, 40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,
Stefano Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo**
The Maserati 3500 GT (English text)
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Picruco Gobatto
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra**
Gli anni d'oro: 1927-1939
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta**
Teorie e sperimentazioni
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° GranPremio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996

- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it