

Leonardo Fioravanti

rigore progettuale, onestà estetica

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Leonardo Fioravanti

rigore progettuale, onestà estetica

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Show-room Fioravanti - Moncalieri, 10 settembre 2016

- 2 Prefazione
Lorenzo Boscarelli
- 3 Rigore progettuale, onestà estetica
Leonardo Fioravanti: chiacchierata sul design di oggi e di domani
- 7 Leonardo Fioravanti
- 9 La Fioravanti, profilo dell'azienda

MONOGRAFIA AISA 114



Prefazione

Lorenzo Boscarelli

Ci sono persone che scoprono la propria vocazione professionale da adulti, altre che l'avvertono chiara e incontestabile fin dai primi anni di vita. Leonardo Fioravanti scoprì da bambino di voler disegnare le forme di automobili ed ha avuto la capacità e le doti per tradurre il suo sogno infantile in un percorso creativo, professionale e imprenditoriale che ha fatto di lui stesso e della Fioravanti s.r.l. due simboli dell'inventiva e dell'eleganza nel progetto di automobili.

Leonardo Fioravanti è un designer, ma è pure un ingegnere, cosicché la passione per l'estetica non sopravanza mai l'attenzione per il veicolo nel suo complesso. Anzi, a volte la ricerca parte proprio dall'idea tecnicamente innovativa del veicolo – si pensi ad esempio alla “Sensiva” – per poi includere anche la forma dell'oggetto. Così come la cura posta a semplificare il prodotto e a facilitarne la produzione, standardizzando alcuni componenti (luci, porte, ... come per la Nyce e la Tris) mostra quanto la funzionalità abbia un posto di primo piano nella ideazione. Altre innovazioni hanno riguardato l'eliminazione del tergicristallo, concependo un parabrezza “autopulente”, grazie alle sue caratteristiche chimico-fisiche, o hanno avuto lo scopo di aumentare la gradevolezza di viaggiare in un'automobile scoperta senza il disturbo dei flussi d'aria, controllati con una forma particolare del profilo del parabrezza. Insomma, un connubio di soluzioni tecniche rivolte sia alle prestazioni tecnico-economiche del veicolo, sia a migliorarne la fruibilità e il piacere di utilizzo.

Come sarà l'automobile del futuro? Di certo molto diversa da quella odierna, risponde Leonardo Fioravanti, ma per utilizzare appieno le opportunità offerte dalle nuove tecnologie occorre abbandonare alcuni punti fermi che hanno accompagnato tutta la storia della motorizzazione, iniziando dall'assoluta prevalenza del motore endotermico. Il futuro sarà in larga parte dei veicoli elettrici, che non solo hanno alcuni vantaggi strutturali (piccola dimensione del motore, basso inquinamento, silenziosità, forte accelerazione iniziale, ...), ma per di più consentono di utilizzare al meglio le potenzialità dell'elettronica, ad esempio realizzando il comando della trazione autonomo su ciascuna ruota (coordinato con quello delle altre, per assicurare il miglior comportamento del veicolo). Queste innovazioni aprono un campo vastissimo ai progettisti, li stimolano a ideare soluzioni impensabili fino a pochi anni fa, quando tutto sembrava portare a un ineluttabile declino dell'automobile e a un inaridimento delle possibilità del progetto, oltre che a un venir meno del piacere di progettare.

In questa visione si rivela un altro tratto della personalità di Leonardo Fioravanti: una sana positività, il desiderio di provare piacere in quello che si fa e si realizza, la soddisfazione che si prova quando ci si diverte a creare cose in cui si crede e in cui ci si esprime. Leonardo Fioravanti ha perseguito la definizione di bellezza che ci propone il filosofo greco Platone, cioè “lo splendore del vero”. Non di rado ci è riuscito, per di più divertendosi molto a realizzarlo e consentendo a tutti noi di provarne piacere e ammirazione per lui.

Rigore progettuale, onestà estetica chiacchierata sul design di oggi e di domani

Leonardo Fioravanti

Un prodotto maturo?

Disegnare macchine non è stata, non è solo, una grande passione: è la mia vita, è ciò che ho fatto e che spero di poter fare per tutta la vita. Ho cominciato a dieci anni, suscitando un vero e proprio scandalo familiare: mio padre aveva conseguito due lauree, mio nonno è stato un grande letterato, un dantista, e ciò che io facevo disegnando incessantemente su tutto ciò che mi capitava a tiro era visto come una perdita di tempo. Per alcuni anni fu un dramma, che mi fece soffrire molto. Avevo sistemato la scrivania nella mia camera in modo che quando un adulto entrava io avessi il tempo di strappare o nascondere tutto: ciononostante, venivo sempre “beccato”. Eppure i miei genitori, che pure aborrissero questi disegni, li conservarono gelosamente: tanto che quando mi sono trasferito a Torino mi hanno fatto la sorpresa di farmeli ritrovare tutti, due casse intere. Alcuni infatti li ho pubblicati nel libro “Il cavallino nel cuore”.

D'altronde era amore, un amore saldo e duraturo, per l'automobile, un amore che mi accomuna, senza rivalità di sorta, a tutti gli appassionati che si riconoscono nell'Aisa. E con tanti anni di esperienza alle spalle posso affermare che ci troviamo in un momento della sua storia davvero molto particolare. Fino a poco tempo fa, addirittura, l'automobile era data per morta... in quanto considerata il tipico prodotto industriale “maturo”, diffuso in tutto il mondo globalizzato, un fatto commerciale, ridotto a una questione di opportunità costruttiva. Chi avrebbe potuto immaginare, anche solo venti anni fa, che la Mercedes avrebbe utilizzato una piattaforma della Renault, o che sarebbe stato praticamente impossibile sapere esattamente chi ha fatto un componente, e da dove viene... Senza contare che intanto si è sviluppato il mercato della Cina che sforna venticinque milioni di veicoli all'anno. Tutto, insomma, è stato sconvolto, soprattutto dal punto di vista che più ci interessa, quello progettuale e creativo. Si può immaginare infatti un'automobile che non abbia quattro ruote, un motore termico, una carrozzeria, piccola o grande? No: fine della trasmissione. E invece... E invece l'automobile è rinata, forte del suo essere un insostituibile strumento e simbolo della libertà personale di ciascuno di noi. Lo è stata in passato, lo sarà sempre: non c'è niente che dia al singolo la stessa libertà di movimento dell'automobile privata.

E intanto, con le ibride, le elettriche e le autoguidate si sono aperti nuovi orizzonti per tutti: progettisti, produttori e utenti. Prospettive affascinanti anche per gli originali modi di proprietà, utilizzo e servizi. E dico questo consapevole del fatto che in realtà, in molti casi, si tratta di un percorso “back to the future”, di un ritorno al passato: parliamo di sostituire il cocchiere in carne ed ossa che anticamente guidava la carrozza a cavalli del “signore”, portandolo ai suoi appuntamenti galanti, con un cocchiere elettronico che si avvale di un motore elettrico. Diversi gli strumenti, identici i fini e gli utilizzi. Con in più il fatto che stanno imponendosi e diffondendosi, oggi, modi di proprietà e di uso assolutamente innovativi, che nessuno fino a poco fa si poteva immaginare. Si sta aprendo di fronte ai nostri occhi di creativi e di appassionati un'era di rinascita dell'automobile.

Rigore progettuale

Ma cosa significa rigore progettuale?

Per me che sono un ingegnere, è quello che abbiamo imparato con fatica e impegno nella logica stringente dei Politecnici, dove l'ottimizzazione dei singoli componenti, ma soprattutto la visione razionale d'insieme del progetto, era il nostro “mantra”. Da studenti, venivamo fortemente biasimati se perdevamo di vista lo scopo generale dell'oggetto, se non mantenevamo un approccio generale complessivo. Dunque rigore progettuale inteso come logica del progetto.

E allora proviamo ad applicare all'automobile questo rigore. Se parliamo di veicoli a contatto con la strada (non a cuscino d'aria e non “droni”), cioè veicoli che toccano la strada con le ruote, perché ricorriamo ancora a un sistema termico a moto alternato anziché ad un sistema elettrico a moto rotatorio ... visto che le ruote ... ruotano? Tanto più che un sistema termico alternato di qualsiasi tipo è composto da migliaia di pezzi: un sistema elettrico da qualche decina. Prendiamo in esame qualsiasi motore di oggi, anche quelli di ultima generazione sfornati dalla più avanzata tecnologia tedesca. Senza arrivare a un V8, un V10 o un V12, se consideriamo un motore di gamma media, dandogli uno sguardo scopriamo un inferno di pezzi ... a cui sono da aggiungere quelli che compongono la frizione, il cambio, il differenziale, gli

alberi di trasmissione. Dopo centotrenta anni dalle prime automobili siamo ancora lì a combattere contro migliaia di pezzi, pesanti, complicati, ognuno dei quali può rivelare un difetto o un'anomalia...

Oggi nel mondo circolano più di 850 milioni di veicoli, sostanzialmente tutti termici; la quota delle vetture elettriche in questo quadro complessivo non è rilevante. Se consideriamo una media di tre cilindri a veicolo fa due miliardi e mezzo di cilindri, ciascuno dei quali gira ad una media di 2500 giri al minuto ... e già fare la moltiplicazione è un'impresa (6.250.000.000.000). Il fatto è che qualunque veicolo è difficile circoli per un minuto al giorno: consideriamo due ore, ed è una stima al ribasso perché i dati dell'OICA ci dicono che i cinesi trascorrono sei ore al giorno in macchina per andare e tornare dalle grandi città come Pechino e Shanghai. Rimaniamo a due ore al giorno di media, ecco il numero: 750.000.000.000.000. Questo è il numero di volte in cui ogni giorno nel mondo i pistoni vanno su e giù. Noi conviviamo quotidianamente con questa stupidaggine immensa. Conviviamo con questi magnifici divini motori che però ... si avviano soltanto a manovella o con un motorino elettrico, altrimenti sono solo chili di ferro inutile. Conviviamo con motori che hanno un rendimento di circa il 30%, quando quello del motore elettrico è di circa il 90%.

E allora perché il rigore progettuale non impronta in modo logico e razionale tutti i nuovi veicoli sul mercato? Non impone una progettazione adeguata alle finalità del progetto?

Quali sono i motivi

I motivi veri per cui non succede non sono tecnici. Ormai sul mercato vi sono parecchie vetture di questo nuovo tipo, di prezzo più elevato di quelle termiche, compensato però spesso dagli incentivi applicati in molti paesi: per esempio la Nissan Leaf, la Renault Zoe e la Dongfeng sono auto con un'autonomia di 250 Km, più che sufficiente per un uso urbano e suburbano. Nella gamma Premium figurano la Tesla, la Audi E-Tron, la Porsche Mission E, che garantiscono un'autonomia di 500 Km. Stanno anche uscendo batterie innovative al litio, ultra condensatori (FastCAP Systems con nanotubi di carbonio), carrozzerie con pannelli esterni in grafene funzionanti come ulteriori batterie. È comparso sul mercato un sistema ("Battery Swap") di sostituzione rapida del pacco batterie esaurito grazie all'italiana Picchio, che ha ideato stazioni di sostituzione batterie automatizzate che impiegano circa due minuti per il "rifornimento".

Non sono motivi tecnici, non sono motivi tecnologici. A Berlino la società Ubitricity utilizza i lampioni stradali della luce come distributori di energia elettrica. In Italia, e precisamente in Sicilia, la Sibeg, imbottigliatore ufficiale della Coca Cola, ha messo a disposizione dei

suoi dipendenti 110 auto elettriche Citroën e installato 60 colonnine di ricarica disponibili per tutti... sarebbe già attuabile oggi il progetto "die Straße der Zukunft" (la strada del futuro), ossia una strada attrezzata con elementi piezoelettrici che, compressi e sollecitati dal continuo passaggio di camion ed auto, producono energia. Se la volontà ci fosse...

Basterebbe volerlo fare

Ma la volontà non c'è (ancora) per motivi unicamente socio-economici. Se da domani tutti comperassero vetture elettriche, milioni di persone nel breve-medio periodo si troverebbero senza lavoro, vista l'enorme riduzione di pezzi meccanici da produrre. E poi, ed è la ragione più vera e profonda, si andrebbe a urtare contro gli immensi interessi (economici, politici) che regolano l'estrazione e il commercio di petrolio e gas. In realtà queste grandi masse di operai senza più occupazione verrebbero lentamente a riversarsi in altre attività automobilistiche, che non mancherebbero: però è innegabile che soprattutto all'inizio i problemi sociali sarebbero di enormi dimensioni.

In ogni caso, i grandi costruttori globali, i tedeschi in particolare, sono veramente pronti e ben al di là di quello che appare, per tutti i segmenti di gamma. Tra pochi anni molti utenti potranno percorrere con un euro da 50 a 100 Km! La realtà che ci aspetta è questa, e bisognerà prenderne atto: con gradualità, sicuramente, per le ragioni dette, ma è questa.

Anche per i veicoli autoguidati, di cui è prevedibile una diffusione solo in certe condizioni di utilizzo, sarà fondamentale la trazione elettrica poiché è l'ideale per le connessioni, ma soprattutto per le cosiddette "regolazioni fini immediate". Sono vetture in cui è persino ipotizzabile una sistemazione dei passeggeri vis-à-vis, come in alcune antiche carrozze a cavalli: anche in questo caso, un percorso "back to the future". Questo scenario imporrà una rinascita dell'automobile quasi da zero: rimarranno le ruote, certo, ma tutto il resto cambierà, il che per il mondo della progettazione non è che un'affascinante ed impagabile prospettiva. E che dire delle caratteristiche sportive di un motore elettrico?

Molti credono che siano meccanismi lenti e pesanti, adatti a flotte cittadine come per le Poste o comunque vetture aziendali. Pochi sanno invece che il motore elettrico ha il massimo della coppia a zero giri, cioè quando parte (in partenza non c'è motore migliore di quello elettrico) e che il regime di rotazione può arrivare fino a decine di migliaia di giri al minuto. Lo stesso problema del peso si sta molto ridimensionando: ed è più delle batterie che del motore vero e proprio. Anche le batterie, comunque, stanno grandemente evolvendo. Le Formula E (Formula 1 elettrica) corrono già da due anni in un campionato mondiale specifico dove grandi case automobilistiche compaiono con il proprio nome

o come supporto tecnico di componenti. Le gare si svolgono prevalentemente su circuiti cittadini, a dimostrazione che si tratta di vetture non inquinanti (e non è neanche vero che costringono a rinunciare al tipico rombo della vettura da corsa: oggi il rumore di un'auto che arriva è dato dai pneumatici, già per le termiche il motore non si sente).

Riassumendo: il motore elettrico può essere molto sportivo, non inquina, ha dimensioni ridotte, è costituito da qualche decina di pezzi anziché da qualche migliaio, ha un rendimento triplo rispetto a quello termico ... Io spero che questi vari elementi spingano verso quello che ho chiamato rigore progettuale: aria nuova, innovazione, fantasia. Una fantasia che non può che essere stimolata da vincoli, regole o eventuali limiti: la libertà totale è sempre stata paralizzante, nel processo creativo.

L'industria 4.0

In questi ultimi tempi si fa un gran parlare di industria 4.0: si intende semplicemente la quarta fase della rivoluzione industriale. Dopo quella dei motori con trasmissione a cinghia, dei motori elettrici, dei robot, oggi siamo arrivati ad una produzione industriale retta da informazioni digitali. Stiamo parlando di I.O.T., ossia di "Internet of Things": l'interconnessione del prodotto. Nello I.O.T., ogni dispositivo dovrà essere dotato di capacità sensoriale, di memoria, di calcolo e di comunicazione. Per esempio: un utente urta contro un muro, danneggia un fanale. Questo fanale, in un sistema di I.O.T., comunica direttamente con il magazzino della ditta fornitrice, avvertendolo che in breve tempo arriverà l'ordine per un altro fanale. Snellimento dei magazzini, ottimizzazione dei tempi, miglioramento del servizio di fornitura.

La Fioravanti ha conseguito due importanti brevetti su questi aspetti di organizzazione produttiva che trae vantaggio dall'informazione digitale: riguardano la semplificazione dei componenti. Non c'è nessun motivo per cui debba esserci un fanale anteriore destro e uno anteriore sinistro, un fanale posteriore destro e uno sinistro: quattro pezzi diversi per la stessa funzione. Si è sempre fatto così, anche per motivi economici: i fornitori di fanali guadagnano di più in questo modo, soprattutto nell'aftermarket. Ma in una industria automobilistica 4.0 è un robot a prelevare e montare il fanale, ed è molto più semplice programmare un robot unico per tutti e quattro i punti fanale che quattro robot diversi. L'automazione del processo produttivo può spingersi oltre: sarà il contenitore stesso dei fanali nella linea di assemblaggio che avvertirà il magazzino dello stato delle scorte e dell'eventuale necessità di rifornire la produzione. Così come l'automazione delle prestazioni dei fanali consentirà, tramite il sistema di bordo, di modulare l'intensità della luce, cosicché finalmente arriveremo a

fanali posteriori che illuminano veramente quando si fa retromarcia. Noi abbiamo realizzato la vettura Tris 2, nel 2009, in cui i componenti sono identificati non più con numeri e definizione da distinta base, ma solo per le loro funzioni. Perciò un unico pezzo che serve per portiera destra, portiera sinistra e portellone (Brevetto Fioravanti in Europa, Asia, America), un unico proiettore che serve per tutti e quattro gli angoli della vettura, con l'ulteriore vantaggio di una buona illuminazione anche per la retromarcia (Brevetto Fioravanti in Italia, Cina, India); stessa cosa anche per il paraurti e la cellula di protezione identica per i due lati del veicolo.

Motori elettrici, Internet of Things... sono fiducioso che si tornerà a porre attenzione ai contenuti di un progetto, al rigore di cui abbiamo parlato, senza farci sviare da esigenze di marketing e commerciali.

E veniamo alla onestà estetica.

Non suonino stridenti questi termini usati insieme. Per me onestà estetica significa chiarezza della funzione di un qualsiasi dispositivo. Esso, qualunque cosa sia, da una presa d'aria a un fanale, deve dichiarare le sue caratteristiche con soluzioni formali veritiere, facilmente comprensibili e possibilmente originali e belle. Se mettiamo una presa d'aria finta, solo per esigenze estetiche, stiamo agendo in maniera disonesta. Non posso, non devo, comunicare male una funzione; tanto meno posso comunicare una funzione che non c'è.

Questo concetto di funzione come base del progetto e ispiratrice della sua espressione visibile è condivisa fortemente da un mio coevo progettista molto stimato ovunque: Giorgetto Giugiaro. Ne abbiamo parlato varie volte, ma il bello è che, pur con la stessa identità di pensiero, siamo arrivati a soluzioni estetiche diverse e sempre "oneste". E' la sensibilità di ognuno che interpreta le stesse condizioni con modi visivamente diversi: è quello che si chiama stile, che per me è modo di sentire.

Nella storia dei cosiddetti Carrozzeri italiani (storia che dura come associazione da 105 anni), l'onestà estetica è una cifra che ci ha quasi sempre identificato nel mondo dell'automobile anche quando si è veramente globalizzato. Originalità, semplicità, bellezza hanno contraddistinto lo stile italiano nel mondo, anche se con alterne fortune.

Ho cercato più volte di arrivare ad una definizione della bellezza, ma mi è stato molto difficile, finché non ho letto una definizione di Platone, che la definisce "lo splendore del vero". Bisogna partire dalla verità per arrivare alla bellezza: è bello affermarlo, specie in tempi in cui le scelte progettuali ed estetiche sono determinate, più che dai contenuti "tecnici", da considerazioni di marketing e di opportunità commerciali.

Un esempio è l'aspetto della zona anteriore di un

veicolo che ancora oggi, nonostante l'appiattimento degli stilemi dei cosiddetti "brand", rimane la parte più importante di un'automobile, quella che permette l'identificazione della vettura. Mi riferisco all'area del paraurti che da tempo si è ingrandita notevolmente per la scelta tecnologica del "soft nose", una superficie abbastanza importante della parte anteriore fatta in un unico pezzo.

Ebbene, oggi tutte le marche di qualsiasi parte del mondo, su qualsiasi modello, scelgono una ripartizione anteriore con tre aperture, vere o finte che siano, con differenze che sono dei puri grafismi inutili che hanno l'unico scopo di tentare di dare un connotato originale alla Marca.

Una cosa simile accadde nel dopoguerra con le automobili USA che arrivavano in Europa facendoci strabuzzare gli occhi: grandi, cromate, con pinne da aeroplano, vetri giganteschi e con prese e uscite d'aria quasi sempre finte. E diverse sulla stessa macchina, da un anno all'altro: le esigenze di marketing rendevano obbligatorio il "model year", lo stesso modello presentato l'anno successivo come novità, grazie a lievi aggiornamenti stilistici.

Il mondo europeo dell'automobile, in particolare i progettisti italiani, furono fortemente critici verso queste tendenze stilistico-commerciali, definite "americanate",

dando al termine il significato di deterioro, senza ragione, fatto per fare scena e soprattutto falso.

Dopo cinquant'anni però questa tendenza è diventata una moda imperante in tutto il mondo. Oggi, tutte le macchine hanno la stessa soluzione anteriore, e questo già sarebbe un risultato ben negativo della globalizzazione; ma questa soluzione scaturisce da un "imbroglio" visivo.

Anche nella parte posteriore gli esempi di finte "effetto suolo" si sprecano. Sono realizzati più o meno tridimensionalmente, con scarsi collegamenti all'aerodinamica del fondo vettura e spesso rappresentati con giochi di colore incorniciati da piccoli rilievi.

E gli scavi profondi nelle fiancate, nati correttamente in vetture da corsa, proposti in oneste berline da famiglia per... "fare scena": tutti vezzi che partono da una ben bassa considerazione del pubblico di utenti, trattati come ragazzini.

Quello che auspico è che gli innovativi contenuti delle prossime automobili, elettriche e/o autoguidate che siano, diano una bella scrollata a queste abitudini, discendano da un vero rigore progettuale e facciano sì che la loro espressione visiva rimandi ad una sana e nuova onestà estetica.

L'automobile se lo merita.

Leonardo Fioravanti

Leonardo Fioravanti nasce a Milano il 31 gennaio 1938 (un anno fecondo per il design italiano: è l'anno di nascita anche di Giorgetto Giugiaro e di Marcello Gandini).

Frequenta i Licei Parini e Beccaria a Milano e consegue la maturità classica nel 1956. Una Lancia Aprilia Touring Cabriolet è la sua prima automobile.

Dopo una esperienza alla Breda per la tesi ("Studio della motorizzazione e della carrozzeria per una berlina aerodinamica a 6 posti. Disegno e costruzione di modelli in scala ridotta della vettura per prove aerodinamiche nella Galleria del Vento della Breda"), consegue la laurea in Ingegneria meccanica al Politecnico di Milano, specializzandosi in Costruzioni automobilistiche sotto la guida del prof. Antonio Fessia (1963-1964).

Nel 1964, a ventisei anni, entra come Disegnatore e progettista all'Ufficio Stile della Pininfarina. Rimarrà in Pininfarina fino al 1987: ventitré anni di collaborazione ininterrotta, durante i quali disegna personalmente una quantità di vetture (vedi box), esegue il collaudo su strada di vari tipi di Ferrari speciali e di prototipi, e segue anche i Gran Premi di F1 per il progetto Sigma Grand Prix.

Nel 1965 propone la costruzione di una Galleria del Vento in scala 1:1: il progetto, del Prof. Alberto Morelli, convince, e la costruzione della Galleria inizia nel 1968, come parte integrante del costituendo "Centro Studi e Ricerche" della Pininfarina, di cui diventa Vice Direttore nel 1969 e Direttore (con la responsabilità gestionale di un gruppo di 130 persone tra dirigenti impiegati ed operai) nel 1972. In quello stesso anno è inaugurata la Galleria del Vento in scala 1:1, prima in Europa tra quelle di nuova generazione.

Nel 1975 inizia, per conto della Pininfarina, la collaborazione con il CNR – Consiglio Nazionale delle Ricerche – per i settori di Trasporti ed Energetica.

Nel frattempo elabora il progetto di un nuovo Centro Studi e Ricerche, distaccato dalla funzione produttiva, quello esistente essendosi ormai rivelato inadeguato nelle strutture e complesso da gestire sindacalmente.

Nel 1981 nasce una nuova società ("Pininfarina Studi e Ricerche s.p.a.") di cui diventa Consigliere di Amministrazione e Direttore Generale (e nel 1985 Amministratore Delegato). Il programma, partito nel 1982 e con una durata prevista di cinque anni, persegue una rivalutazione del nome Pininfarina attraverso anche una maggiore diversificazione dei progetti aziendali.

Nuovi contratti vengono stipulati, sotto la sua diretta responsabilità, con Peugeot, Honda, Breda & Inbus, Goodyear, Agudio. Treni, barche a vela, autobus e filobus innovativi, automobili Lancia, Cadillac, Alfa Romeo, Ferrari, Peugeot, Honda, sono i risultati concreti dei nuovi progetti del programma quinquennale, che si conclude nel 1987, con l'uscita di Fioravanti da Pininfarina.

Nel 1987 fonda la "Fioravanti s.r.l.", di cui è Amministratore Unico, con l'obiettivo di fornire consulenza nel campo dell'architettura sul mercato giapponese.

Seguono quattro anni molto intensi ed importanti: nel 1988 è nominato Vice Direttore Generale della Ferrari s.p.a. e Amministratore Delegato della Ferrari Engineering s.p.a.; l'anno successivo è Responsabile dell'ente "Studi di Design Avanzato" presso il Centro Ricerche Fiat di Orbassano; nel 1990 è Direttore del Centro Stile Fiat Auto.

È del 1991 però la sua uscita da Fiat Auto. Da quel momento diventa imprenditore a tempo pieno, all'interno della sua "Fioravanti s.r.l.", nel campo della progettazione di mezzi di trasporto.

La sua intensa attività professionale non gli impedisce di mettere insieme una importante collezione di vetture d'epoca, incentrata principalmente su sportive italiane e su berline rappresentative delle scuole di progettazione europee; né di conseguire significativi risultati come pilota. Nel 1990 e nel 1991 infatti è Campione Italiano Rally, classe turismo fino a 2000 – auto storiche. Collabora alla rivista Ruoteclassiche (1994-1997), concepisce il concorso internazionale "Stile Italiano Giovani", organizzato dall'Anfia (1998), è presidente della giuria del concorso "Louis Vuitton Classic" che si svolge a Bagatelle, presso Parigi (2001-2003).

Nel 2009 è eletto Presidente Gruppo Carrozzeri Autovetture Anfia e Vice Presidente Anfia (la carica di Presidente Gruppo Carrozzeri sarà riconfermata nel 2012). Insignito della "Hall of Fame" a Monterey in California (2010), è presente con una intervista permanente nel nuovo allestimento del MAUTO di Torino (2011). Nel 2015 dà alle stampe il libro "Il Cavallino del Cuore", sua autobiografia professionale.

L'anno successivo la "Auto Galleria Luce" di Nagoya, in Giappone, gli dedica una mostra, in concomitanza con la prima edizione della Coppa Fioravanti: un concorso di eleganza per vetture disegnate e/o gestite da Leonardo Fioravanti e dalla Fioravanti s.r.l.

Vetture Ferrari personalmente disegnate e gestite da Leonardo Fioravanti

1965	250 LM Berlinetta Speciale
1966	Dino 206 GT (1967) - 246 GT (1969) - 246 GTS (1969)
1968	P5 Prototipo
1968	365 GTB/4 Daytona Berlinetta - Spider
1968	P6 Prototipo
1971	365 GT/4 BB - 512 BB (1976)
1972	365 GT/4 2+2 - 400 GT (1976) - 400 Automatic (1976) - 400 i (1976) - 412 (1985)
1974	Studio Cr 25 per 2+2
1975	308 GTB/GTS - 308 GTB Gr.4 "Millechiodi" (1977) - 208 GTB/GTS (1980) - 308 GTBi/GTSi (1980) - 308 GTB/GTS Quattrovalvole (1982) - 208 GTB/GTS Turbo (1982) - 308 GTB Gr.2 Rally (1984) - 328 GTB/GTS (1985) - 328 GTB/GTS Turbo (1986)
1978	ZAZ Prototipo F1
1984	288 GTO

Vetture Ferrari gestite da Leonardo Fioravanti

1964	500 Superfast
1965	330 GTC/GTS - 365 GTC/GTS (1968)
1966	365 California
1966	365 P Speciale (avv. Agnelli)
1967	Dino 206 S Berlinetta Speciale Competizione
1967	365 GT 2+2
1968	Sigma Grand Prix F1
1969	512 S Prototipo
1969	365 GTB/4 "Daytona" Speciale
1970	512 S Modulo
1971	365 GTC/4
1978	512 BB/LM
1980	Mondial 8 - Mondial Quattrovalvole (1982) - Mondial 3.2 (1985) - Mondial T (1989)
1980	Pinin 4 porte
1984	Testarossa - Testarossa Spider Speciale (avv. Agnelli, 1986) - 512 TR (1992)
1987	F40
1998	F100
2000	F100r
2005	575 Superamerica
2008	SP1

La Fioravanti

profilo dell'azienda

La Fioravanti è nata nel 1987 come studio di consulenza di architettura, per dedicarsi alla progettazione per il mercato giapponese di abitazioni civili e golf clubhouse a Tokyo e dintroni. Nel 1991 Fioravanti lascia il Gruppo Fiat ed espande la sua attività personale anche al settore automobilistico: con una modifica allo Statuto della società si introduce la progettazione di mezzi da trasporto, di modelli e prototipi. Ad oggi sono venticinque anni di automobili, e trenta di attività.

La sede è a Moncalieri (Torino) in un edificio molto antico: la parte inferiore era il refettorio medievale dei frati della chiesa vicina, la parte superiore risale al Rinascimento. Una scelta voluta, perché rispecchia il pensiero che guida la società: sviluppare idee in un contesto antico permeato del “Bello Italiano”.

Oggi al fondatore e amministratore Leonardo Fioravanti si affiancano i figli Matteo, operativo nella società dal 1997 e Responsabile del Design dal 2001, e Luca, operativo dal 2002 come Responsabile Commerciale e Comunicazione.

I servizi offerti dalla Fioravanti sono: strategia di prodotto, impostazione layout veicoli, ricerca di stile, sviluppo ingegneristico degli studi di fattibilità, realizzazione di modelli in scala e modelli 1:1, di show car, di prototipi marcianti e “one-off” car, verifiche aerodinamiche attraverso C.F.D. (Computational Fluid Dynamics: simulazione fluidodinamica) e prove in galleria del vento.

Più di trenta i brevetti internazionali conseguiti non solo nel settore automotive. Nel 2005 il brevetto di tetto rigido apribile è stato applicato sulla Ferrari Superamerica, e grazie a questa e a successive collaborazioni la società dal 2006 è diventata fornitore-partner di Ferrari s.p.a.

Diciotto sono i prototipi presentati dal 1994 ad oggi ed esposti ai Saloni Internazionali dell'auto. Molteplici le collaborazioni con le case più rappresentative dei mercati americano, europeo, indiano, coreano, giapponese. Tra queste figurano General Motors, Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Peugeot, Mercedes-Benz, Hyundai, Toyota-Lexus.

La Fioravanti offre i propri servizi anche al di fuori dell'automotive con progetti rivolti ai settori della nautica (Wally Yachts), ferroviario e della diagnostica medica (DiaSorin). Nel 2005 ha debuttato nel campo delle due ruote presentando al Salone Internazionale

del Ciclo di Milano la CICLEO, una bicicletta innovativa brevettata in tutto il mondo.

Alcune realizzazioni

Primo brevetto in assoluto conseguito dall'ingegner Leonardo Fioravanti ha riguardato il sistema di apertura delle porte con maniglia sopra la linea di cintura, nel 1965 (dunque più di venti anni prima della fondazione della Società). È stato applicato su molte Ferrari disegnate e/o gestite dallo stesso Fioravanti nel periodo Pininfarina, come la Dino 206, la 365 GTB4 “Daytona”, la 365/512 BB. Scaduto il brevetto dopo venti anni, l'idea fu ripresa dapprima dai giapponesi, poi dagli americani, e infine dagli italiani: ancora oggi si può ammirare questo segno distintivo, per esempio, sulla Lancia Ypsilon, sull'Alfa Romeo Giulietta e altre quindici automobili.

A questo stesso criterio di semplificazione e di “pulizia” si ispira anche un brevetto conseguito durante il periodo Fiat: tutte le luci, le due anteriori e le due posteriori, uguali. Questa soluzione riduce i costi della fanaleria e ne facilita il montaggio tramite robot, come ormai avviene di consueto. Il robot è programmato per afferrare e posizionare quattro pezzi che hanno funzioni diverse, ma forme identiche, quindi la sua programmazione è più semplice. Un'altra idea mirata a semplificare le tre luci posteriori – il terzo stop è sempre più diffuso – è consistita nel disegnarle identiche, con la terza centrale e superiore, fissata alla scocca, che viene coperta dal portellone posteriore chiuso, ma è visibile attraverso il vetro.

Seguendo la stessa logica fu naturale arrivare ad una vettura con le portiere destra e sinistra uguali. Fu così presentata la concept-car NYCE, nel 1996, che era una pick up, a quattro ruote motrici: stesso paraurti anteriore e posteriore, stessi fanali anteriori e posteriori, stesse portiere. Ebbe notevole successo di critica, fu accolta molto favorevolmente, ma non ebbe seguito. Gli studi di veicoli essenziali basati sulla riduzione del numero di componenti proseguirono con il Tris del 2000.

Il primo prototipo che uscì con il logo dell'Azienda fu la Fioravanti Sensiva, presentata al Salone di Torino del 1994, come prototipo di vettura ibrida sportiva. Si trattava di un progetto basato su degli innovativi pneumatici dotati di sensori, brevettati dall'azienda stessa in Europa, USA e Giappone. Con il progetto Sensiva la Fioravanti fu invitata a partecipare al pre-

mio Compasso d'Oro dell'ADI e a prendere parte alla delegazione italiana al 13° Electric Vehicle Symposium di Los Angeles dello stesso anno. La genesi della concezione di questi pneumatici risale alla teoria appresa al Politecnico, secondo cui, a parità di coefficiente d'attrito, la tenuta longitudinale e trasversale dipendono dalla superficie di contatto. Da questa teoria ne discende che di un qualsivoglia veicolo che si muove sulla strada l'importante è sapere cosa succede nei suoi punti di appoggio... l'idea dunque consistette nel mettere degli elastomeri piezoresistivi a forma di anello subito sotto la superficie del battistrada, e perciò organizzare un sistema che mettesse a confronto i dati raccolti con un database interno, in modo che, in tempo reale, a una ruota fosse dato di accelerare, ad un'altra di frenare, a tutte e quattro di sterzare, secondo le condizioni del momento. Occorreva ovviamente un motore per ruota, un freno per ruota, un sistema di sospensione uguale per tutti e quattro gli angoli, con l'accortezza di un camber attivo nella parte posteriore per contrastare deformazioni che non potevano essere lasciate al caso.

Particolare cura fu dedicata anche alla ricerca aerodinamica, che si realizzò in più di una concept-car: dalla Flair (su Fiat Bravo, 1996), alla Ferrari F100 (1998, così chiamata in occasione dei cento anni dalla nascita di Enzo Ferrari) alla Kite (2004).

Studi di prototipi che hanno richiamato l'attenzione di pubblico ed esperti sono stati quelli per una spider Alfa Romeo, la Vola del 2001, il crossover Yak del 2002, il SUV Kandahar su Lancia Musa (2004), la Fiat Punto cabriolet Skill (2006), l'avveniristica station-wagon a fuel-cell Thalia (2007) e la sua evoluzione, la Hydra (2008, celebrativa dei 21 anni dello studio) e la monoposto LF1 (2009).

L'attività dello Studio Fioravanti coniuga sempre la ricerca stilistica e progettuale con lo sviluppo di temi di innovazione, che si traduce nel deposito di numerosi brevetti. Con la Hydra del 2008 ad esempio si arrivò ad abolire il tergicristallo, adottando un inedito parabrezza, coniugato ad un originale sistema per la sua pulitura. Si presero in considerazione le tre diverse tipologie di funzionamento: quando un veicolo è fermo, quando si muove piano e quando va forte. L'idea di base è quella di non sprecare l'energia che produce a livello molecolare l'auto con lo spostamento d'aria. Il parabrezza in pratica è ricoperto di quattro film sottilissimi realizzati con nanotecnologie, che sono in realtà delle reti intrecciate. Il lato più esterno è idrorepellente, e poi ci sono le nanopolveri (a cui è demandata la funzione di pulizia) che, fatte come sfere, offrono il massimo del volume con il minimo della superficie. Funzionano come mini-bombe, creando un'azione meccanica di pulizia. Il terzo film di

copertura è composto da sensori (su tutta la superficie del vetro) che sentono quando il vetro si bagna, e determinano la parte di vetro che occorre pulire. E poi c'è la corrente, infinitesimale, che serve per far funzionare il tutto. A macchina ferma c'è un sistema che spruzza acqua e aria per pulire il vetro prima di partire. Se serve l'acqua può essere anche calda, in modo da sciogliere il ghiaccio.

Già qualche anno prima Fioravanti aveva pensato a un parabrezza speciale, con la parte centrale più bassa, ideato per permettere alte velocità alle vetture scoperte. La sagomatura particolare contrastava la formazione di depressione, prima causa della formazione di flussi laterali, quelli così fastidiosi per pilota e passeggeri. Luca di Montezemolo, all'epoca (2000) Presidente della Ferrari, fece realizzare una 360 spider con quel parabrezza. Nel 2008 Fioravanti disegna la SP1, la prima Ferrari dello "Special Project", un settore della Casa di Maranello destinato a facoltosi clienti che vogliono una vettura completamente su misura, anche nello stile della carrozzeria. L'azienda si impegna a consegnare, insieme alla vettura, anche tutto ciò che è servito a concepirla e realizzarla (dai disegni ai modelli in scala...); se il proprietario decidesse di venderla la Ferrari avrebbe però un diritto di prelazione.

L'anno dopo è la volta della prima Formula 1, prima per lo Studio Fioravanti e prima senza alettoni, in modo da evitare scie e turbolenze.

Recenti riconoscimenti

Ad agosto 2010 a Monterey in California al "Concorso Italiano" la Ferrari SP1, disegnata dalla Fioravanti per un collezionista giapponese, si aggiudica il premio "Best of Show".

Nel marzo 2011 i modelli Fioravanti Alfa Romeo Vola e Fioravanti LF1 vengono esposti al nuovo Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, appena riaperto al pubblico dal Presidente della Repubblica Napolitano.

Nell'aprile 2012 la cinese BAIC espone al Salone di Pechino la concept-car C90L disegnata e realizzata da Fioravanti. L'anno successivo, al Salone di Shanghai, è la volta della S900.

A giugno 2015 il modello Fioravanti Alfa Romeo "Vola" viene esposto a Torino in occasione del Parco Valentino Salone & Gran Premio.

Da febbraio a maggio 2016 presso la Auto Galleria Luce di Nagoya in Giappone è organizzata una mostra dedicata alla carriera professionale di Leonardo Fioravanti ed alla società Fioravanti Srl. In tale occasione si svolge anche la prima edizione della Coppa Fioravanti: un Concorso di Eleganza per vetture disegnate e/o gestite da Leonardo Fioravanti e dalla Fioravanti Srl.

Le Monografie AISA

- 114 **Leonardo Fioravanti**
rigore progettuale, onestà estetica
Conferenza Aisa, Show-room Fioravanti, Moncalieri, 10 settembre 2016
- 113 **Topolinottanta**
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Conferenza Aisa, Mirafiori Motor Village, Torino, 19 giugno 2016
- 112 **La motorizzazione del Regio Esercito nella Grande Guerra**
A. Saccoman, A. Molinari, F. Cappellano, L. Ceva Valla
Conferenza Aisa, Scuola Militare Teulliè Milano, 5 marzo 2016
- 111 **Scuderia Brescia Corse**
Dino Brunori
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 7 novembre 2015
- 110 **La motorizzazione del dopoguerra**
L. Boscarelli, S. Colombo, A. Sannia
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 13 giugno 2015
- 109 **Fermo Immagine**
La fotografia e l'automobile - 1900-1940, Tazio Nuvolari e Pobiettivo
G. Cancellieri, G. Calvenzi
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 28 marzo 2015
- 108 **Lancia: uomini, tecnica, vittorie**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Facoltà di Ingegneria di Piacenza (Politecnico di Milano), Castell'Arquato (PC), 9 maggio 2014
- 107 **Giotto Bizzarrini:**
l'ingegnere costruttore
a cura di Lorenzo Boscarelli
gennaio 2015
- 106 **Aerospecials - Automobili con motori d'aereo prima e dopo Emilio Materassi**
Conferenza Aisa in collaborazione con Biblioteca Comunale, Pro Loco di San Piero a Sieve (FI) e "Il Paese delle corse", Auditorium di San Piero a Sieve, 28 marzo 2014
- 105 **Passioni & Progetti**
Innovazione e tradizione nelle auto da corsa made in Italy
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Politecnico di Milano, Piacenza, 4 e 5 maggio 2013
- 104 **OM - gli uomini, le macchine, le corse**
Presentazione del libro di A. Silva
Museo Mille Miglia, Brescia, 19 ottobre 2013
- 103 **Fermo Immagine**
Ercole Colombo fotografa la Formula 1
Conferenza Aisa, Milano, 30 novembre 2013
- 102 **Best of British - Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano, Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012
- 101 **Velocità e bellezza**
La doppia sfida dei progettisti
F. Lombardi, A. Orsi, M. Forghieri, E. Spada, L. Fioravanti, G. Rosani
Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari, Modena, 16 marzo 2013
- 100 **Bugatti in Italia**
Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia, Schio, 12 novembre 2011
- 99 **Gilles Villeneuve visto da vicino**
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto
M. Forghieri, P. Scaramelli, S. Stohr, J. Giacobazzi
Modena, 19 maggio 2012
- 98 **Vittorio Ghidella,**
il manager del rilancio Fiat
R. Gaffino Rossi, C. Callieri, P. G. Tronville, F. Zirpoli, L. Morello, M. Coppini
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 27 ottobre 2012
- 97 **Modena e Motori:**
gli anni Cinquanta visti da lontano
K. van Stokkum, G. Gauld
Rocca di Vignola (MO), 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà - Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1**
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), 8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile cento anni di carrozzeria 1911-2011**
A. Sannia, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie per la storiografia dell'automobile**
Giornata in onore di Andrea Curami ed Angelo Tito Anselmi
Conferenza Aisa, Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato (1933-1945)**
F. Amatori, E. Borruso, L. Boscarelli, M. Fazio, A. Mantoan, P. Italiano, F. Morlacchi
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi, Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente eclettico e innovativo**
settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Fiorenzuola d'Arda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA), 22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL**
Tecnica corse storia
L. Boscarelli, A. Curami, A. Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,**
due vite per l'automobile
con il patrocinio del Comune di Volpago del Montello, Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille**
il più grande prima del mondiale
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana in collaborazione con CMAE, Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior**
cinquanta anni dopo 1958-2008
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008

- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-CPAE,
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio,
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy. Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino (VI), 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-CPAE
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 di Verona (VR),
25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte,
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**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 26 novembre 2005
- 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**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. 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'ing. Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo 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**
Pierugo 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° Gran Premio 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'Alfa-sud**
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 Taghioni
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

Piloti dell'altro mondo – come si correva tanto tempo fa



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**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (febbraio 2017)

Si ringraziano per la collaborazione: Donatella Biffignandi, Leonardo Fioravanti, Enrico Moncalvo.

Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino