

SCULTURE IN MOVIMENTO

UNA storia della carrozzeria

Appunti dalle lezioni del docente

Dott. Ing. Franco Casella



Dispensa n°: 4

GUERRA E DOPOGUERRA

Indice:

Auto in divisa	pag. 3
Ma non tutte le nazioni erano in guerra	pag. 9
Si lavorava nell'ombra	pag. 12
Una concezione <i>plastica</i> della carrozzeria	pag. 17
La Cisitalia: una pietra miliare nella storia della carrozzeria	pag. 20
Vento che profuma d'America	pag. 25
La rinascita dell'automobile in Italia: la triade del 1950	pag. 29

GUERRA E DOPOGUERRA

Il primo giorno del mese di settembre del 1939 ebbe inizio la grande bufera e fu lunga davvero, dato che durò giusto sei anni.

Auto in divisa

Automobilisticamente parlando, alcune nazioni arrivarono più preparate di altre a quell'appuntamento tragico, con veicoli progettati specificatamente per l'impiego sugli sterrati desertici e sulle pendici erbose di montagne e colline; al contrario, altre si limitarono a montare sulle loro vetture nate per l'impiego civile pneumatici artigliati, più adatti alla marcia su terreni sconnessi.

Indistintamente, però, tutti gli eserciti del mondo verniciarono di verde oliva o di giallo sabbia, magari mimetizzandole con macchie irregolari, le carrozzerie delle automobili che andavano in guerra, senza preoccuparsi tanto della loro eleganza.

Contemporaneamente, un po' in tutta Europa, le persone che possedevano una vettura privata si preoccupavano di sottrarla alla vista di chiunque, per minimizzare il rischio che finisse requisita; ad esempio, la nostra 1100 di famiglia rimase qualche anno sotto un fienile e sfuggì miracolosamente a fascisti e tedeschi, ma non al comando partigiano, che la requisì nelle ultime feroci giornate dell'aprile '45; era indispensabile per effettuare azioni di stanamento degli ultimi fascisti ancora resistenti ... così, almeno, dissero a mio padre.

Con una tipologia specifica di veicoli militari cingolati ed autoblindo, si presentarono in guerra gli inglesi ed i francesi; ma, per i loro ufficiali, le armate alleate utilizzarono normali vetture di serie: Peugeot e Citroen in Francia, Ford ed Austin in Inghilterra, *rigommate* e ridipinte in color kaki o con altra vernice opaca, grigia o verdastra, comunque poco appariscente.



la Humber Snipe Old Faithful del Generale Montgomery - 1942



station wagon Ford militarizzata - 1942

Di sicuro, la più celebrata di queste vetture fu una instancabile e sempre efficiente, Humber Snipe, che accompagnò sul fronte africano, prima e su quello europeo, poi, il generale Bernard Montgomery, nella sua corsa verso la vittoria; era una grossa torpedo quella Snipe, a cui il leggendario Monty affibbiò il nome di *Old Faithful*, come fosse una vecchia e fedele compagna di mille avventure.

Dal punto di vista motoristico, e forse solo in quello, si presentò più preparata all'appuntamento con la guerra la nostra Italia, anche perché da circa un decennio le case automobilistiche maggiori del nostro paese producevano versioni *coloniali* delle loro vetture più diffuse; si trattava di veicoli particolari,

modificati per essere impiegati proficuamente nel deserto libico o sulle mulattiere degli altipiani etiopici ed eritrei.

Per la Fiat non fu difficile ricavare dalla Balilla Coloniale degli anni trenta una squadrata torpedo dalla carrozzeria completamente nuova: la 1100 Militare, a due sole ruote motrici, però; venne prodotta per tutti i cinque anni del conflitto e anche se non sfoggiava una carrozzeria elegante, era funzionale e fece il suo dovere nel deserto, nei Balcani e, perfino, nelle pianure innevate della Russia.



la Fiat 1100 Militare, nel deserto del Nord-Africa - 1942

Anche per il sovrano ci fu una macchina speciale per accompagnarlo nei suoi trasferimenti durante il conflitto, come già era stato con la Isotta Fraschini e la grossa Fiat della Grande Guerra; questa volta la macchina del re era la vettura di rappresentanza della Fiat: la 2800, che perdette il suo musone e diventò una imponente e squadrata torpedo, color verde oliva.



vettura comando a tre assi Mercedes Benz G4 (W31) in configurazione chiusa - 1935

il Führer stesso, per accompagnarli nelle loro visite sulla linea del fronte.

Ma la vettura tedesca più diffusa anche in quel frangente si dimostrò la Volkswagen; ne era stata appena lanciata la produzione nel 1939, quando il Maggiolino venne immediatamente militarizzato.

Piaceva molto ai generali quel veicolo leggero, anche se aveva solo due ruote motrici; soprattutto, era molto apprezzato il suo motore perché era raffreddato ad aria e funzionava ovunque, nel deserto e nelle steppe gelate; ai militari sembrava anche che quel propulsore fosse meno vulnerabile alle pallottole nemiche rispetto agli altri che avevano bisogno di un radiatore con dentro l'acqua di raffreddamento.



la Volkswagen in versione militare: Kübelwagen - 1940

La nuova Volkswagen in divisa confermò a pieno le loro convinzioni e, con una carrozzeria torpedo a lamiere praticamente piane e con il nome, non proprio lusinghiero, di *Kübelwagen*, che significa: auto a tinozza, il Maggiolino militarizzato imperversò in tutti i fronti in cui la Wehrmacht fu impegnata per i cinque anni del conflitto.

Ne venne realizzata anche una versione anfibia a quattro ruote motrici, con la carrozzeria stagna a tenuta d'acqua e dotata di un'elica per muoversi in fiumi e laghi; la Volkswagen che sapeva galleggiare fu denominata *Schwimmwagen*, cioè: auto che nuota.



la Volkswagen anfibia: Schwimmwagen - 1942

Tuttavia, a pensarci bene, tutti questi veicoli tedeschi ed italiani erano derivati da automobili civili e denotavano caratteristiche comuni nelle loro carrozzerie.

Di fatto, tutte quelle rustiche vetture presentavano linee squadrate ed avevano superfici piane o appena irrigidite da nervature; le lamiere con cui erano fabbricate quelle auto militari erano piuttosto spesse per meglio sopportare le sassate, inevitabili nella marcia su terreno accidentato o pietroso e, forse, avevano anche la funzione di proteggere i trasportati dai proiettili della fucileria avversaria, almeno da quelli *di striscio*.

Poi, i parafranghi della Kübelwagen e della 1100 militare erano a sviluppo circolare, quindi, ottenibili con macchinari piuttosto semplici, come quelli con cui si costruivano i parafranghi delle motociclette; ma, in generale, le carrozzerie dei veicoli militari erano studiate proprio per essere fabbricate con macchine operatrici poco sofisticate e questo rendeva più economica e più veloce la loro produzione.

Ma proprio in quei primi anni quaranta, qualche cosa di rivoluzionario era allo studio dall'altra parte dell'oceano; stava per nascere un veicolo nuovo, anzi una nuova concezione di automobile per marcia su qualunque tipo di terreno! Nel 1942, anzi ancora prima, grazie al Piano Affitti e Prestiti a sostegno di russi e britannici, gli Stati Uniti d'America gettarono nel conflitto tutto il peso del loro inesauribile potenziale industriale.



una delle prime serie della Willys MB, o jeep - 1941

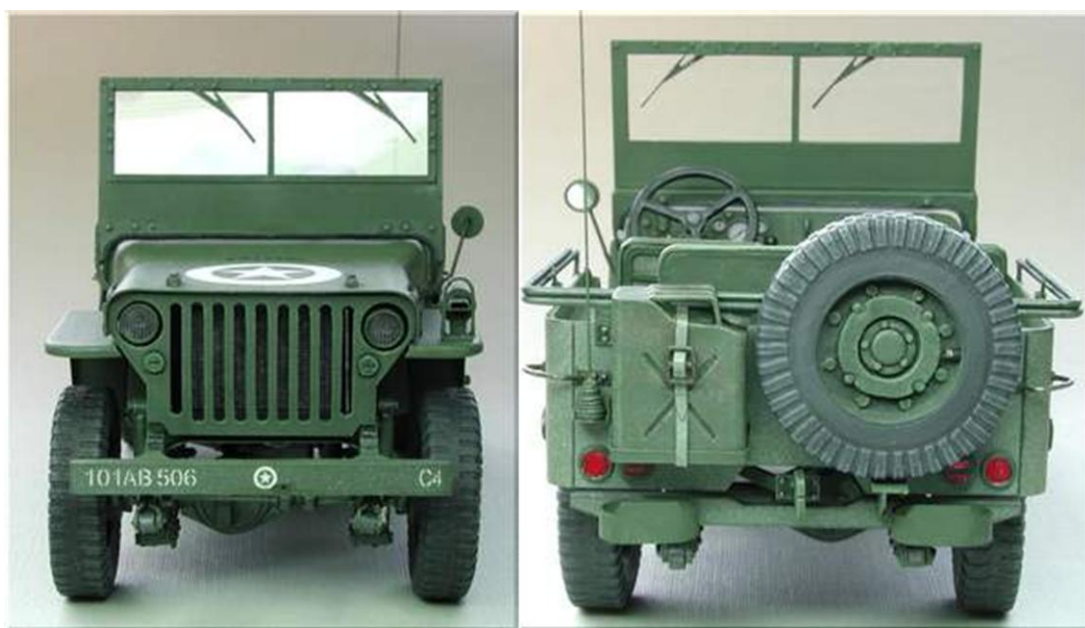
Come conseguenza immediata, gli alleati cominciarono a far circolare, prima in Africa, poi in Italia e alla fine nel cuore dell'Europa, dei veicoletti tozzi ed inarrestabili; si trattava dell'indiscusso capolavoro degli ingegneri americani in fatto di vettura per impieghi fuoristrada: la *Jeep*, contrazione di *General Purpose*, cioè vettura per usi generali, ideata dalla Willys-Overland; quella creatura meccanica è ancora oggi il veicolo per marcia fuoristrada più famoso al mondo!

La carrozzeria della Willys MB (questo è il suo nome ufficiale) fece scuola per tutte le successive vetture per terreno accidentato che vennero presentate sul mercato civile e militare nei seguenti trent'anni, almeno.

Tutti si ispirarono alla Jeep della Willys, a cominciare dagli inglesi che progettarono la Land Rover, dagli italiani della Fiat per la loro Campagnola e dai giapponesi della Toyota, quando presentarono la loro Land Crusier, che è la vettura per marcia fuoristrada oggi più diffusa al mondo.

E come la jeep, anche i fuoristrada *veri* di oggi hanno un bel telaio indeformabile sotto la carrozzeria; è sufficiente uno chassis ben dimensionato a far stare assieme una vettura da fuoristrada anche sulle mulattiere più sassose, a differenza di certi crossover-SUV, così alla moda ai giorni nostri.

Era una tozza torpedo la jeep originale; lunga tre metri e larga poco più di un metro e mezzo, non aveva le portiere, ma ampie aperture nelle fiancate per far salire e scendere i passeggeri, al massimo cinque.



vista fronte/retro di una Willys MB jeep , prodotta dalla Ford - 1944

Progettata nel 1940 da un'azienda semiconosciuta: La Bantam, appartenente al gruppo Willys Motors, aveva un motore tranquillo di 2.200 c.c. di cilindrata a valvole laterali, che forniva 54 CV di potenza; naturalmente, il veicolo in questione aveva le quattro ruote tutte motrici e sapeva guadaire corsi d'acqua profondi mezzo metro; inoltre, la jeep era paracadutabile in una sua cassa imbottita, studiata apposta per contenerla e farla scendere a terra indenne; e poi, dalla stessa camionetta della Willys fu ricavata una versione anfibia, utilizzata diffusamente in tutt'Europa.

Dato il suo immediato successo nel corso della guerra, da parte del governo degli Stati Uniti ne fu commissionata la produzione a diverse grandi aziende motoristiche statunitensi, come la Ford, che ne fabbricò centinaia di migliaia di esemplari; era inevitabile che questo accadesse perché bisognava costruirne un'infinità di quei



Ford G.P.A., vettura anfibia su meccanica Willys MB - 1943

veicoletti indistruttibili ed in poco tempo per giunta, dato che gli americani volevano vincere la guerra e farlo in fretta.

Decine di migliaia di MB Willys furono consegnate agli Alleati, che le utilizzarono diffusamente in tutti gli scacchieri, anche nel cuore dell'Asia, dove si combatteva una guerra feroce contro i giapponesi; ma furono i sovietici che si ingegnarono a riprodurre la jeep a casa loro e lo fecero in molte migliaia di esemplari.

Infatti, nella fabbrica di Gorky, vicino a Mosca, ne derivarono una loro prima originale fuoristrada: la GAZ 67; era davvero una strana creatura quel veicolo e la sua carrozzeria era veramente impresentabile: aveva il corpo della Willys, ma il muso era quello di un'automobile civile: una Ford A, per la precisione, di cui i sovietici avevano acquisito la licenza di produzione dall'azienda di Detroit.



vettura dell'Armata Rossa GAZ 67 – 1944

principalmente autocarri e veicoli cingolati, pensati specificatamente per l'impiego bellico.

In realtà, però, ci fu un'eccezione nell'amata imperiale, rappresentata da una piccola torpedo da ricognizione, che fu l'unica automobile ampiamente diffusa nell'esercito giapponese; aveva quattro ruote motrici ed era piuttosto bruttina a vedersi; si chiamava: Kurogane tipo 95, ma era soprannominata dai soldati giapponesi: Daruma, cioè Medaglia Nera, a causa dell'emblema che riportava sul frontale.



vettura nipponica da ricognizione Kurogane 95 Daruma, a quattro ruote motrici - 1938

Per concludere questa presentazione delle carrozzerie automobilistiche per i teatri di guerra, si può notare che questi veicoli o rappresentavano dei semplici adattamenti alla marcia fuoristrada di automobili civili, come la Humber Snipe del leggendario Monty, o erano delle meccaniche esistenti ricarrozate per l'impiego bellico, come la nostra Fiat 1100 Militare e la Kübelwagen tedesca, oppure si trattava di veicoli totalmente originali, progettati per la guerra come la MB della Willys, che tutti conosciamo come l'onnipresente Jeep.

Va notato, però, che all'apparire di quelle automobili più o meno sgraziate, più o meno verniciate di un tetro verde opaco, il lavoro entusiasmante dei carrozzieri si arrestò, oppure si indirizzò verso applicazioni meno intriganti ... per esempio, durante il conflitto, lo studio Porsche progettò le cupole armate dei panzer Tigre e Pantera della Wehrmacht.



il panzer Tigre Reale, con la torretta progettata nello studio Porsche - 1944

Tuttavia, se le matite dei grandi stilisti rimasero ferme sui tavoli da disegno nei più noti uffici di progettazione carrozzeria d'Europa, le loro menti non si fermarono ed il dopoguerra vide un rifiorire entusiasmante di idee e di novità anche nei paesi distrutti durante il conflitto, la nostra Italia per prima.

Ma non tutte le nazioni erano in guerra

Alcuni paesi non stavano partecipando al conflitto, come la Svezia, mentre altri ne erano lontani, come gli Stati Uniti d'America, i cui soldati combattevano a migliaia di chilometri di distanza dalla madrepatria; per loro fortuna, in quelle nazioni l'evoluzione dell'industria dell'automobile non si arrestò, ma proseguì, anche se a ritmi ridotti.

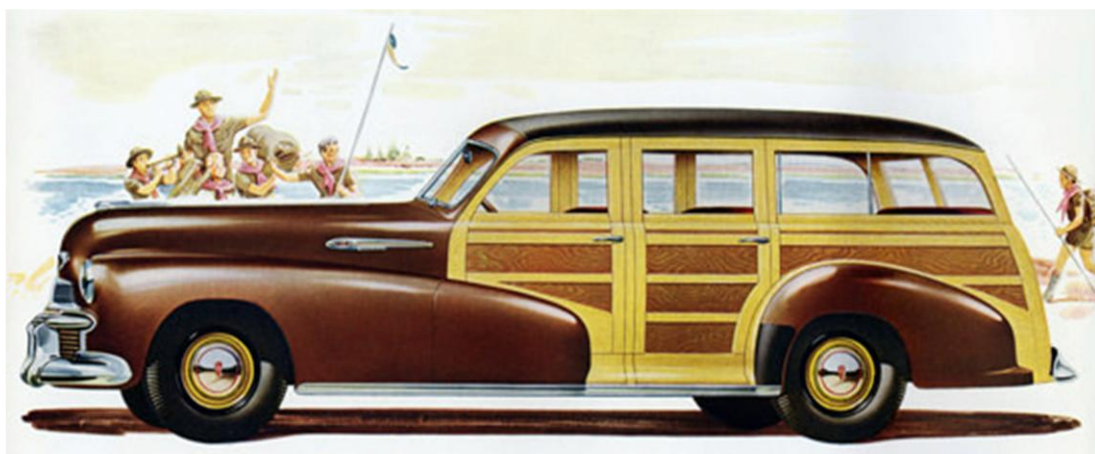
In altri paesi ancora, quelli occupati militarmente, sotto sotto, progetti più o meno segreti continuarono ad evolvere e a perfezionarsi in quel primo lustro degli anni quaranta; questo accadeva in Francia ed in Italia, dove il già noto stilista Flaminio Bertoni e l'ancora sconosciuto ingegner Corradino D'Ascanio si preparavano a stupire il mondo con due creature prodigiose, come vedremo.

Ma anche per gli americani, nonostante la loro produzione automobilistica non si fosse interrotta fra il 1942 ed il 1945, qualche cosa stava cambiando: era necessario adeguare le proprie vetture a quel clima di *solidarietà nazionale* che pervadeva tutta l'Unione; l'appello all'impegno di tutti era riproposto in modo martellante dai media e dai giornali degli Stati Uniti, con la sollecitazione a tutti gli americani e a tutte le americane a *fare la propria parte* per arrivare alla vittoria.

Certamente, nuovi modelli di automobili non furono lanciati sul mercato nordamericano in quegli anni difficili e nemmeno le carrozzerie delle vetture della produzione corrente subirono evoluzioni tecniche e stilistiche; al contrario, dalle automobili statunitensi sparirono quei profili cromati e quegli elementi decorativi che, secondo il loro gusto, rendevano l'autovettura più elegante.

Le auto della Ford, della General Motors e della Chrysler si fecero più spoglie, più austere per trasmettere il messaggio di quella frugalità puritana che avrebbe dovuto animare la società statunitense in guerra e ribadire il rifiuto del superfluo in momenti duri, in cui dei giovani americani si sacrificavano e morivano per lo zio Sam in Africa, in Europa, in Asia.

Ma, a proposito delle carrozzerie automobilistiche, in quel clima di mobilitazione nazionale, gli americani andarono a riscoprire un tipo di vettura davvero particolare, originariamente molto spartana, che già dai tempi della Ford T si era diffusa negli stati del Sud arido ed assolato, come il Texas e l'Arizona; si trattava dell'autovettura *station wagon*.



tipica station wagon del tempo di guerra, in cui il legno e la masonite rimpiazzano l'acciaio - 1942

Aggiornata ed evoluta, resa chiusa e confortevole, la station wagon americana o *giardinetta*, come siamo abituati a chiamarla noi italiani, ebbe un notevole successo anche nel Nord degli Stati Uniti, nonostante nel Michigan e a New York piovesse spesso e nevicasse pure, negli anni quaranta.

Ma c'era un motivo preciso per questa diffusione della *woody wagon*, durante la guerra: era molto patriottico farsi notare al volante di una giardinetta anche a Philadelphia o nel Maine, in quanto quella carrozzeria utilizzava materiali *non strategici*, come legno e masonite e risparmiava l'acciaio, così prezioso per lo sforzo bellico ... e la Patria ringraziava.



decapottabile Chrysler Town & Country – modello 1948

Ma il coinvolgimento emotivo trasmesso dalla carrozzeria in legno e masonite coinvolse gli statunitensi anche come puro fatto estetico; furono prodotte vetture tradizionali, anche decapottabili, in cui profili in legno e finti pannelli tipo woody wagon, andavano ad ornare le carrozzerie; questo aveva lo scopo di rendere le automobili più attraenti, secondo il gusto degli americani.

Forse, la più nota di tutte queste vetture fu la Chrysler Town and Country ... ma si era ormai a guerra finita e certe civetterie sull'automobile erano di nuovo tollerate.

Ma, conflitto a parte, dal momento che fino agli anni trenta del 'novecento, tre automobili su quattro venivano costruite nel Nord America, sarebbe impensabile che le carrozzerie delle esuberanti vetture americane non influenzassero la produzione automobilistica di altri paesi.

Influenzarono certamente le prime produzioni di vetture autoctone in Giappone ed in Unione Sovietica, dove la Ford model A, in particolare, era stata costruita su licenza fino agli anni quaranta.

I costruttori americani, con le loro carrozzerie un po' grassocce, influenzarono, se non contaminarono, le automobili tedesche, dato che in Germania erano attivi gli stilisti americani dal giorno in cui la Opel era stata acquisita dal gruppo General Motors ed anche prima, da quando la Ford aveva impiantato un suo stabilimento a Colonia.



Opel Olympia - 1939



La Opel Admiral, dai fari incassati nel frontale - 1938

Per questo, le macchine prodotte a Rüsselsheim am Main e Köln, per tutti gli anni trenta ebbero un aspetto più americano che teutonico.

Per convincersene, basta osservare le ultime versioni d'anteguerra della Opel Olympia e della grossa Admiral per ravvisare le forme care agli automobilisti d'oltre oceano: mascherina a spartivento e cofano alto, frontale che si allarga fino ad inglobare i fari; stilema questo già introdotto sulla rivoluzionaria Chrysler

Aiflow, incompresa dai suoi connazionali, perché troppo in anticipo sui tempi.

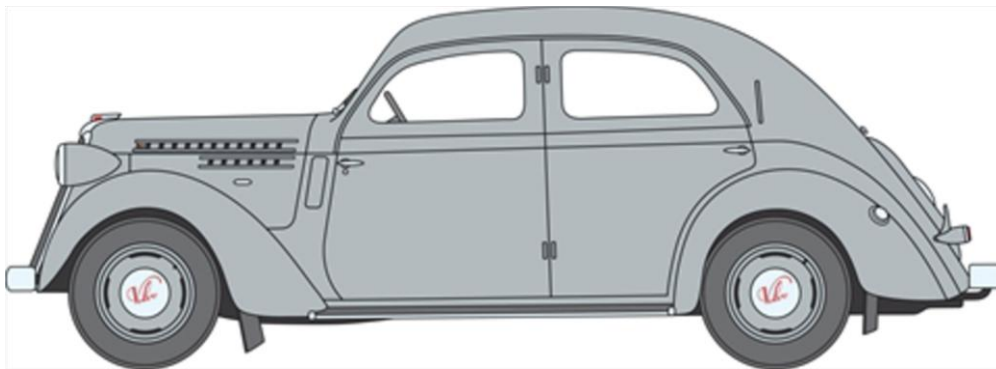
Però, se durante gli anni trenta, non per loro esplicita volontà, i tedeschi se le ritrovarono in casa le automobili dalle linee americaneggianti, gli svedesi se le scelsero spontaneamente quelle sagome un po' massicce e bombate.

Già nel 1935, gli stilisti della Volvo, che da sempre si erano ispirati a canoni estetici nordamericani, presentarono la loro PV 36; nel frontale, la nuova vettura svedese riproponeva esplicitamente la soluzione adottata dalla Chrysler sulla sua Airflow: parafranghi tondi ed avvolgenti, fari incassati a fianco dello scudo copriradiatore.



una berlina Volvo PV 36; notare i fari incassati nel frontale - 1935

E' noto già da allora quanto gli svedesi fossero emancipati e progressisti nei rapporti sociali, ma in fatto di carrozzerie si rivelarono piuttosto conservatori; le nuove linee filanti della PV 36 non piacquero nemmeno ai biondi scandinavi, tanto è vero che nel modello successivo della Volvo, il PV 51 del '37, le forme ritornarono ad essere più scontate e tradizionali ed i fari, in particolare, ritornarono ad essere esposti al vento, con buona pace delle leggi dell'aerodinamica.



vista laterale della Volvo PV 51; notare i fari ricomparsi allo scoperto - 1937

Si lavorava nell'ombra

Tuttavia, mentre nelle nazioni indenni da occupazioni e bombardamenti si continuava a lavorare sulle automobili alla luce del sole, in altre lo si faceva di nascosto o, addirittura in clandestinità.

Capitò anche qui da noi qualche cosa di simile, ma non proprio su di un'automobile, bensì su di un veicolo italiano a due ruote che, assieme a Topolino e Millecento, assurse a simbolo della ripresa della motorizzazione privata della nostra Italia; si tratta della Vespa!

Negli anni della guerra, fu progettata in gran segreto a Pontedera da quell'innovatore straordinario che fu l'ingegner Corradino d'Ascanio.

Benché abbia solo due ruote anziché quattro, questo veicolo merita di essere ricordato quando si parla di carrozzeria automobilistica, perché la Vespa, ed è importante chiarirlo, non è affatto una motocicletta! Piuttosto, è un motoveicolo e con la motocicletta (che significa bicicletta dotata di motore) condivide unicamente il fatto di avere due ruote e non quattro.

Ed è proprio così, perché lo scooter della Piaggio non ha un telaio di tipo *ciclistico*, come hanno le motociclette e come ha pure la sua degna concorrente: la Lambretta.



la Vespa 98 (1946), con il motore sotto la sua carenatura e la Lambretta D (1952), con il suo telaio tubolare ed il cilindro a vista

Per sua stessa ammissione, l'ingegner D'Ascanio non amava le moto e per il veicolo nuovo che aveva in mente ipotizzava qualche cosa di diverso: sognava una sorta di automobile a due ruote, leggera e scoperta.

E dalla tecnica automobilistica la Vespa aveva preso molto: le ruote non erano sostenute da una forcella, come nelle motociclette, ma erano a balzo, come sulle automobili e poi il motore non era a vista, ma racchiuso in un cofano e raffreddato ad aria forzata, come sulla Volkswagen e sulla futura 500 Fiat.

Soprattutto, la carrozzeria della Vespa, ed è tuttora così, era un guscio in acciaio, una carrozzeria portante senza uno scheletro interno, esattamente come quelle utilizzate dalle automobili di oggi.

Questo è il motivo per il quale il piccolo scooter voluto da Enrico Piaggio merita di essere incluso nella storia della carrozzeria italiana, come oggetto indimenticato fra i simboli della nostra ricostruzione nazionale, intesa non solo in termini urbanistici; si potrebbe affermare che ciò che il Käfer di Porsche fu per i tedeschi di fine anni quaranta, per tutti gli italiani furono la Vespa e la sua altrettanto simpatica concorrente Lambretta, anche se molto diverse fra loro tecnologicamente parlando.

Ma, fra tutte le varie nazioni occupate, fu certamente la Francia il paese in cui si lavorava più freneticamente nell'ombra, per preparare i veicoli per la ritrovata pace e per la rinascita civile.



prototipo Renault per la sua 4 CV - 1945

A Billancourt, in mezzo alla Senna, lo facevano i progettisti della Renault, che lavoravano su di un prototipo segreto che riprendeva certe soluzioni costruttive tipiche della VW, cominciando dal *tutto dietro*; il prototipo dimostrava una chiara somiglianza con i veicoli sperimentali realizzati da Porsche dieci anni prima.

Se ne differenziava, però, per il motore più piccolo e di schema tradizionale: un sano quattro cilindri in linea di 750 c.c. di cilindrata, raffreddato ad acqua, anziché il classico boxer di Porsche, raffreddato ad aria forzata.

Quando i francesi conobbero quella vetturina, nel 1947, si era fatta piuttosto diversa dal prototipo originale; si chiamava Renault 4 CV e fu un successo immediato! Era compatta, ma confortevole per quattro persone ed aveva linee tondeggianti che riecheggiano vagamente quelle del Maggiolino.



vista frontale e posteriore della versione definitiva della Renault 4 CV - 1947

Tuttavia, a differenza della macchina tedesca, la 4 CV aveva quattro porte anziché due, come volevano, anzi pretendevano i francesi; per loro era importante questa peculiarità: una portiera per ogni passeggero consentiva a chi sedeva davanti di non dover scendere dalla vettura per far passare l'amico che stava seduto sulla panca posteriore ... a differenza dei tedeschi, i transalpini non volevano già allora rinunciare a queste piccole comodità.

Dal punto di vista della sua impostazione, la Renault 4 CV era un'utilitaria concepita secondo gli stessi criteri che avevano portato alla realizzazione della nostra Fiat 500 del '36; era una vetturina agile, dalle prestazioni accettabili, comoda nonostante le sue dimensioni e, soprattutto, la sua carrozzeria la faceva *assomigliare* alle auto più grandi.

Di tutt'altro avviso, riguardo a come avrebbe dovuto essere l'utilitaria del dopoguerra, era un altro signore, già noto nell'ambiente dell'auto, dato che aveva disegnato la carrozzeria della rivoluzionaria Traction Avant della Citroën; quello stilista si chiamava Flaminio Bertoni ed era più un inventore di forme che un progettista di autoveicoli; era italiano e viveva a Parigi da tempo.



il prototipo della Citroen 2 CV - 1945

Bertoni lavorò per anni di nascosto, per non farsi bloccare nel suo progetto o farselo rubare dalle autorità tedesche d'occupazione; nonostante mille difficoltà, quelli della Citroen riuscirono a mettere assieme un prototipo di autovettura supereconomica.

Come concezione di automobile popolare, l'oggetto che ne risultò era all'opposto della nuova Renault e da quanto realizzato precedentemente da Porsche e da Ledwinka; si differenziava anche dalla Topolino di Giacosa, che pure aveva il motore all'avantreno e solo la trazione posteriore.

La 2 CV, così si chiamava la nuova Citroen per la pace ritrovata, era una *tutto avanti*, cioè a motore e trazione anteriori, cosa non nuova nella fabbrica automobilistica parigina; nonostante la piccola cilindrata, la 2 CV aveva dimensioni generose e poteva *accomodare*, si fa per dire, quattro persone su sedili in tela, non molto dissimili dalle nostre sdraio balneari; anche il vano bagagli era enorme e, nella versione iniziale della vettura, era chiuso da un telo impermeabilizzato dello stesso materiale con cui era fabbricato il tetto apribile della 2 CV.



la Citroen 2 CV, nella sua forma e colore originali - 1947

Il tutto era mosso da un piccolo motore di soli 375 c.c. di cilindrata, non più grande di quello di una normale motocicletta; naturalmente, le prestazioni non potevano essere brillanti, ma la 2 CV viaggiava senza problemi a 80 km/ora, anche se sulle salite ci voleva un po' di pazienza ed era meglio prendere una bella rincorsa prima di affrontarle; d'altra parte, la nuova piccola Citroen era stata progettata più per viaggiare bene sulle ondulate pianure di Francia che per superare gli impervi valichi alpini!



gli interni spartani e minimalisti della Citroen 2 CV - 1947

Era naturale che anche la carrozzeria della 2 CV non potesse contraddire lo spirito spartano della vettura: leggera, composta da lamiere piane o leggermente convesse, per poter essere stampate a freddo da presse non molto sofisticate e, quindi, economiche.

Le sospensioni erano fatte per costare e, soprattutto, *pesare* poco ed avevano due soli ammortizzatori, uno per lato della vettura che garantivano, ognuno, il molleggio alle ruote anteriore e posteriore della stessa fiancata; le sospensioni erano comunque efficaci ed adatte anche ai percorsi accidentati.

Inoltre, per costare il meno possibile, anche la 2 CV era disponibile in un unico colore e, parafrasando le parole di Henry Ford riguardo al suo modello T: ogni francese avrebbe potuto avere la propria 2 CV del colore desiderato, se questo fosse stato il grigio di media tonalità.

In ogni caso, per lo spazio che offriva, la Citroen 2 CV era un prodigio di leggerezza; certo che, al vederla circolare per le strade, i francesi rimasero sconcertati dalla nuova creatura di Bertoni; esteticamente era davvero al limite dell'accettabilità, anche per persone che erano appena uscite dal dramma di una guerra mondiale.



la Citroen 2 CV, nella sua forma e colore originali - 1947

E non era la prima volta che le linee disegnate da Bertoni lasciavano la gente a bocca aperta ... lo aveva già fatto nel '34 con la Traction Avant e lo avrebbe ripetuto dieci anni dopo, nel 1955, con il suo terzo, indiscusso capolavoro.

Ma, anche nel caso della 2 CV, la direzione della Citroen volle dare fiducia allo stravagante stilista di Varese e fece bene perché il tempo dette ragione ad entrambi; le loro

automobili anticonformiste rimasero in produzione per decenni e decenni, praticamente immutate, dato che le proprie sagome erano fuori dal tempo e dagli schemi!

Alla fine, le persone, non solo i francesi, si convinsero che le creature di Flaminio Bertoni non avevano nulla a che fare con le mode e col gusto volubile della gente; erano espressioni di una mente geniale, se non una forma genuina d'arte.



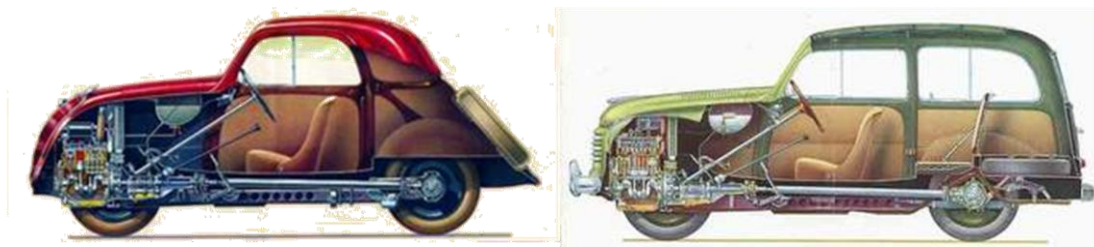
vista laterale di una 2 CV della prima serie

Ed infatti, dopo il primo attimo di smarrimento, i francesi delle città e specialmente i contadini incominciarono ad apprezzare le doti della 2 CV; era rustica, anzi spartana, ma, togliendo la panca posteriore, c'era spazio anche per un metro cubo di fieno o per una pecora su quella strana automobile, che sembrava fatta di carta pesta.

Nel 1947, quando quell'autovettura senza eguali fu presentata al mondo, non era nata solo una nuova automobile, ma era nato anche un nuovo modo di intendere la mobilità popolare; potremmo definire la 2 CV della Citroen: *l'utilitaria alla francese*, spaziosa e spartana, leggera in quanto dotata del minimo indispensabile.

L'altra tipologia di piccola automobile, la *superutilitaria all'italiana*, era nata dieci anni prima con la 500 di Giacosa, la Topolino, se non addirittura in Inghilterra con la Austin Seven; queste vetture pesavano poco in quanto erano minute, ma la forma voleva richiamare quella delle automobili più grandi; su queste piccole macchine, un'adeguata abitabilità veniva ricavata grazie ad uno studio intelligente degli spazi interni.

In quest'analisi, i nostri Giacosa e colleghi erano dei maestri insuperabili ed avevano imparato a sfruttare al massimo gli spazi disponibili dentro ad un'automobile, pur lasciandola armoniosa all'esterno; si sforzavano di soddisfare l'esigenza di quegli automobilisti che avevano pochi soldi in tasca e tanti figli da portare in vacanza ... e tipicamente erano italiani e spagnoli.



due buoni esempi di gestione degli spazi su utilitarie all'italiana: Fiat 500 (1936) e 500 Belvedere (1952)

Ancora oggi, le automobili progettate in Italia, sono generalmente più spaziose delle concorrenti estere di pari dimensioni esterne ... i grandi progettisti Fiat del passato hanno fatto scuola ed hanno lasciato una discendenza talentuosa.

Paradossalmente, l'altra utilitaria transalpina contemporanea alla 2 CV, l'altrettanto diffusa Renault 4 CV, apparteneva decisamente alla classe delle utilitarie all'italiana, con le sue linee gradevoli da auto più grande, comoda per quattro persone, nonostante le sue dimensioni contenute.

E così, nei decenni successivi, altre numerose utilitarie e superutilitarie seguirono in Europa ed in Asia, ma sempre rimasero nel solco delle impostazioni tracciate da Bertoni e da Giacosa; la successiva Renault R4 degli anni sessanta era sicuramente un'utilitaria alla francese e lo fu anche la nostra italianissima Panda, prima versione, quella disegnata da Giugiaro nel 1980, come vedremo.

Al contrario, la serie infinita delle nostre 500 Fiat era costituita da superutilitarie all'italiana ed anche l'attuale Panda a quattro porte lo è, solo per rimanere nella nostra Europa e non parlare di auto giapponesi e coreane.

Una concezione *plastica* della carrozzeria

Erano stati previdenti i francesi; erano riusciti a lavorare segretamente, mentre l'Europa era in fiamme; non ne ebbero le stesse possibilità i tecnici della Fiat e quelli delle altre case automobilistiche italiane; nemmeno gli inglesi riuscirono ad arrivare all'appuntamento con la pace presentando nuovi progetti di autoveicoli.



un'utilitaria inglese: Austin Eight - 1946

Forse, in Gran Bretagna, l'unica eccezione di rilievo a questa situazione fu la Land Rover, progettata durante il conflitto e lanciata sul mercato nell'immediato dopoguerra; ma già si trattava di un veicolo ideato per impieghi militari e proposto nel '48 come vettura rustica per il tempo di pace; la Land Rover non era certamente un'automobile per il popolo inglese; per quello c'erano le Austin Eight dell'anteguerra, mentre le Minor della Morris sarebbero arrivate solo qualche anno più tardi.

Come concezione generale, la nuova camionetta della Rover si ispirava largamente alla jeep americana; anzi la migliorava decisamente sotto vari aspetti: aveva le portiere e, volendo, un tetto rigido, che la rendevano un veicolo un po' più confortevole di quanto non potesse essere l'inarrestabile mulo della Willys.

Tuttavia, sia in Italia, sia in Gran Bretagna, sia, soprattutto, nella devastata Germania, la produzione automobilistica civile riprese lentamente nel dopoguerra; più che i semilavorati meccanici necessari per costruire le automobili, per tutto il 1945 fu la gomma ad essere introvabile; qua da noi era questo il freno principale che limitava l'immissione sul mercato delle 500, delle Millecento e delle Lancia.



una Land Rover delle prime serie - 1949

Tuttavia, se nelle tasche degli italiani i soldi erano pochi, nelle loro teste le idee erano tante ed anche l'entusiasmo e la speranza nel futuro non erano spariti fra la gente dello Stivale.

Lo volle dimostrare la nostra milanesissima Isotta Fraschini, che, dopo aver sospeso la produzione delle sue prestigiose otto cilindri per costruire autocarri e motori per la Regia Aeronautica, nel dopoguerra tentò di ripresentarsi nel mondo delle auto di gran lusso, sia per il mercato nazionale, sia per quello più promettente d'oltre oceano.

Nel 1947 la casa milanese presentò un prototipo; si chiamava 8C Monterosa, dal nome del vialone milanese in cui aveva sede lo stabilimento della Isotta Fraschini; la macchina era stupenda a vedersi, ma la gente rimaneva interdetta quando apriva il cofano di quel macchinone: non c'era il motore!



l'otto cilindri a V posteriore dell'Isotta Fraschini 8C Monterosa - 1947

Naturalmente, il propulsore non mancava, ma era dall'altra parte della vettura, dentro al cofano posteriore; i progettisti di questa inedita automobile di lusso, avevano sposato la concezione di Hans Ledwinka ed avevano posizionato al retrotreno un poderoso otto cilindri a V di oltre tre litri di cilindrata, proprio come nella Tatra T87 del 1936.

Ma, per sua fortuna, la carrozzeria della Monterosa era differente; i bozzetti delle diverse versioni:

berlina, cabriolet, coupé erano stupendi e non c'era da stupirsi, dato che li avevano disegnati l'avv. Felice Bianchi Anderloni della Superleggera ed Ugo Zagato dell'omonima carrozzeria e non avevano nulla a che vedere con le sagome sfuggenti e, senza voler offendere nessuno, un po' pisciformi delle non proprio attraenti vetture ceche.

Ed il prototipo della 8C Monterosa confermò in pieno il fascino della nuova Isotta Fraschini; la carrozzeria della 8C Monterosa presentava già quelle linee un po' bombate e tondeggianti che in quel momento furoreggiavano in America; la nuova milanese di lusso non aveva più parafanghi, ma fiancate continue con fori tondi passaruota e mancavano del tutto le pedane.



l'Isotta Fraschini 8C Monterosa berlina disegnata da Zagato - 1947



l'Isotta Fraschini 8C Monterosa, con carrozzeria coupé di Superleggera - 1947

Però, le linee della Monterosa non erano affatto pesanti come quelle tanto di moda in America ed ormai in procinto di sbarcare in Europa; piuttosto, le forme della Isotta Fraschini erano addolcite dall'indiscusso buon gusto dei nostri carrozzieri.



l'elegantissima Isotta Fraschini 8C Monterosa cabriolet della carrozzeria Touring Superleggera - 1947

Nonostante questo e certamente a causa della sua meccanica anticonvenzionale, la Monterosa non conquistò i nostri connazionali; non piacque a quei pochi italiani che avrebbero potuto permettersela e nemmeno fu gradita ai ricchi europei ed americani; già che c'erano, loro desideravano esibire un'americana vera, con tutta la sua massa esuberante, magari bicolore.

Purtroppo, però, la società Isotta Fraschini versava in gravi difficoltà finanziarie e l'ambizioso progetto naufragò; fu un peccato perché la 8C Monterosa era davvero molto bella e, nonostante non sia mai entrata in produzione, merita comunque di essere ricordata nella storia della carrozzeria, come prima vettura italiana del secondo dopoguerra ad avere una carrozzeria nuova, non più condizionata dall'estetica aerodinamica.

Con l'Isotta Fraschini 8C Monterosa si materializza quella concezione *plastica* della carrozzeria in cui tutta la parte a vista dell'autovettura è un unico corpo armonico, senza elementi semplicemente accostati ad esso; anche la calandra del radiatore è *avviata* con il frontale della vettura, ed anche i fari lo sono, quando ciò è possibile.

In particolare, sulla 8C Monterosa spariscono i parafranghi come entità funzionali; ne vengono lasciate giuste delle impronte leggere su di un corpo levigato, quasi per dimostrare che non ci si è dimenticati di un passato prossimo che li aveva visti come componenti immancabili e caratterizzanti di ogni carrozzeria.

Altri esempi eccellenti seguiranno la bellissima Isotta Fraschini e, grazie all'estro dei nostri maestri indiscussi di carrozzeria, daranno vita alla cosiddetta *linea italiana*, che influenzerà le forme delle automobili più belle di mezzo mondo, nei decenni successivi.

La Cisitalia: una pietra miliare nella storia della carrozzeria

Una vettura che è rimasta giustamente nella storia della carrozzeria, come uno dei massimi capolavori fu la Cisitalia 202 del 1947, prima automobile *moderna*, come possiamo intenderla oggi ed appassionante è la vicenda che le ruota attorno.

Nella seconda metà degli anni quaranta, alle automobili di casa nostra si richiedeva di essere funzionali, lasciando da parte decorazioni e fronzoli, così in contrasto con la realtà italiana, fatta di mille difficoltà economiche e con una guerra perduta alle spalle.

Ma a Torino viveva un signore che si chiamava Piero Dusio; era stato un valido pilota dilettante ed era tuttora animato da una grande passione per l'automobilismo; oltretutto, nutriva un amore sconfinato per il proprio paese, che si trovava in quel momento ai più bassi livelli di simpatia e considerazione internazionali.



In quel secondo dopoguerra, Dusio decise di fondare a Torino una società per la produzione di autovetture sportive e per la sua azienda scelse un nome dal sapore un po' patriottico: Compagnia Industriale Sportiva Italia, o, più concisamente: Cisitalia.

Assieme all'amico Pietro Taruffi, pilota di grande notorietà, il fondatore dell'azienda si era messo in mente di produrre una vettura sportiva adatta ai *gentleman driver*, come lui stesso si sentiva di essere o ai tanti altri che, in Italia, avevano una smisurata voglia di auto sportiva, ma non

un'altrettanto illimitata disponibilità economica per acquistarne una valida.

Per raggiungere il suo obiettivo, a Dusio la soluzione più intelligente era sembrata quella di utilizzare una meccanica già sperimentata, migliorandone le prestazioni e dotandola di una carrozzeria adatta alle alte velocità; e, nel 1946, qual'era la meccanica italiana più diffusa ed affidabile per una piccola macchina sportiva, se non quella dell'indistruttibile Millecento Fiat?

Dusio la adottò e fece allestire un telaio ribassato ed alleggerito, affidando la realizzazione della carrozzeria della sua nuova auto sportiva al maestro Pininfarina; con questo atto, diede inizio alla meravigliosa avventura di quell'automobile fuori dal comune.

Nell'anteguerra, la carrozzeria Pininfarina si era sempre occupata di automobili di lusso, per un mercato alto-borghese, ma ora i tempi erano cambiati e ci si doveva indirizzare verso un'utenza meno prestigiosa, fatta da professionisti, da imprenditori e da industriali medi o anche piccoli.



Fiat 1100 S, versione postbellica, dalla coda più arrotondata della 1100 M.M. - 1947

In realtà, quella stessa meccanica era già servita per trarne una berlinetta sportiva di elevate prestazioni: quella 1100 M.M. e la successiva Millecento S del dopoguerra costruita dalla Carrozzeria Savio, dalle caratteristiche linee tese e dalla coda tronca; quella vettura era veloce e brillante, ma proprio *bella* non era!

Ed invece, sulla stessa meccanica Pininfarina voleva fare qualche cosa di diverso: performante, ma anche esteticamente gradevole; con questi presupposti, nel 1947, nacque la Cisitalia 202.



vista frontale e posteriore della berlinetta Cisitalia 202 - 1947

La nuova creazione di Pininfarina si presentava come un monolito levigato, come erano già state le BMW Superleggera del decennio precedente, ma questa volta il maestro torinese volle far riaffiorare i rigonfiamenti dei parafranghi, per dare all'osservatore la sensazione della velocità ... non avrebbe saputo fare meglio di lui neppure Umberto Boccioni.

Era inevitabile che fosse così, perché al carrozziere torinese le impronte dei parafranghi servivano per evidenziare che voleva il cofano motore più in basso delle ruote ed era la prima volta che questo accadeva su di un'automobile nata per il

mercato civile; da quel momento, tutte le auto stradali d'altissime prestazioni e le Ferrari in particolare, adotteranno quella soluzione apparsa inizialmente proprio sulla Cisitalia: cofano basso fra due parafranghi più alti.

Come conseguenza di questa scelta, la mascherina copriradiatore si era dovuta allargare, dato che alta non poteva essere di certo e faceva pensare ad una bocca aperta, aperta quasi a captare l'aria, come fosse la presa dinamica di un aeroplano a reazione.

Non c'era più uno scudo verticale nella Cisitalia del 1947, neanche contratto o stilizzato; nel muso della 202 non esisteva più un oggetto simmetrico a sviluppo verticale a simboleggiare l'appartenenza della vettura ad una famiglia già affermata di aristocratiche automobili.

Dalla Cisitalia in poi, il classico scudo verticale, più o meno ribassato o contratto, resterà unicamente ad identificare quelle vetture di lusso e di rappresentanza che fanno dello stile e della



griglia copriradiatore della Cisitalia 202 - 1947

compassata classicità la nota distintiva del loro marchio di prestigio.

Continueranno ad esibire il classico scudo verticale le Rolls Royce, che si sono piazzate addirittura il Partenone davanti al cofano, le Mercedes e le Lancia, mentre l'Alfa Romeo troverà un intelligente compromesso in quella triade di scudi affusolati, dove quello verticale sembra sorretto dai due scudetti orizzontali.



alcuni dei marchi prestigiosi che continuarono ad adottare lo scudo copriradiatore verticale negli anni cinquanta:

Un indirizzo diverso si dette la Fiat; seguendo più la moda che arrivava da oltre oceano che l'esempio della Cisitalia, anche la nostra casa automobilistica maggiore adottò definitivamente la mascherina orizzontale per la sua produzione di serie e la introdusse sulla 500 C del '49.

Piacque subito agli italiani ed anche a tutti gli europei; infatti, negli anni a venire il copriradiatore a sviluppo orizzontale diventò uno stilema adottato dalle case automobilistiche continentali che volevano apparire moderne, attente alle innovazioni e reattive alle suggestioni estetiche a cui erano sensibili i clienti.

Ma, tornando alla bellissima 202 ed osservando le proporzioni perfette delle sue linee, la Cisitalia sembra un'automobile di oggi o di ieri al massimo, non certamente una vettura di settant'anni fa; questo ci conferma che il lavoro di Battista Farina può essere considerato una forma d'arte e che, con la sua Cisitalia 202, Pininfarina ha regalato al mondo un'autentica *scultura in movimento* o *rolling sculpture*, se è proprio



mascherina orizzontale della Fiat 500 C - 1949

indispensabile esprimersi in inglese!



il frontale aggressivo della spider Cisitalia 202 Nuvolari, disegnata da Savonuzzi - 1952

E, come tutte le creazioni artistiche, anche la Cisitalia, come la DS 19 di Bertoni, sono realmente oggetti che non hanno età, sono fuori dal tempo; lo hanno capito anche gli americani: dal 1951, espongono permanentemente un esemplare della berlinetta Cisitalia al Museum of Modern Art di New York, come esempio di scultura contemporanea.

Per finire, dal momento che niente e nessuno è perfetto a questo mondo, c'è un particolare, una singola ruga che ci rivela l'età di quell'affascinante

signora torinese ed è il parabrezza sdoppiato; non poteva essere diversamente, nel 1947.



vista frontale della berlinetta Cisitalia 202 carrozzata da Pininfarina; notare il parabrezza sdoppiato a spartivento - 1947

Peccato, perché soltanto un paio d'anni più tardi quella soluzione stilistica, dovuta a limitazioni tecniche, venne abbandonata come un oggetto superato dal tempo e dalla tecnologia ... dall'America, erano arrivati i primi vetri curvi!

Concludendo questa descrizione della Cisitalia 202, si può asserire che su quell'automobile voluta da Dusio e disegnata da Pininfarina, la carrozzeria è diventata un monolito levigato e non è più l'assemblaggio di vari elementi sapientemente raccordati.

A noi oggi può sembrare impossibile pensare ad una carrozzeria

automobilistica come a qualche cosa di diverso da un unico volume modellato; ma questa concezione *plastica* della carrozzeria dell'automobile non è esistita da sempre; nacque esattamente nel 1947 con l'Isotta Fraschini Monterosa e con la Cisitalia 202 ... e chi può dimenticarlo?

In definitiva, la Cisitalia 202 rappresentò il punto d'arrivo della forma aerodinamica sull'autovettura, interpretata attraverso il buon gusto dei nostri carrozzieri, ma fu anche il punto di partenza verso le belle automobili dalla *linea italiana*, ottenuta intervenendo con sobrietà e senso della misura sulle forme un po' grassocce delle auto americane così alla moda nel dopoguerra.

Per la cronaca, le vicende di Piero Dusio come costruttore d'automobili e della sua Cisitalia, come azienda, non durarono a lungo: un paio d'anni soltanto; ma in quel breve periodo, l'imprenditore torinese fu incontenibile: riuscì a portare a Torino nientemeno che Ferdinand Porsche, per costruire assieme a lui una vettura da competizione; non fu un'impresa facile realizzare quel sodalizio, perché Porsche si trovava in prigionia in Francia, per motivi legati alle vicende belliche.



versione successiva di Cisitalia 202 con il parabrezza unico curvo – anni cinquanta

E il professore non venne solo in Italia, ma portò con sé alcuni talentuosi progettisti suoi connazionali, che si trovavano al momento disoccupati nella Germania disastata; fra di loro c'era anche quel Rudolf Hruska che fu capo progetto in Alfa Romeo per l'Alfasud e che io, personalmente, ebbi la fortuna di incontrare negli anni settanta.



prototipo della Cisitalia-Porsche da F1 - 1949

Della squadra portata in Italia dal progettista austriaco, faceva parte anche un giovanissimo ingegnere: Karl Abarth, che tutti noi conosciamo.

Quando la Porsche-Cisitalia da F1 vide la luce, era molto promettente ed assomigliava davvero tanto a quell'Auto Union P.Wagen del 1937; ma i fondi finirono ed i progetti naufragarono irrimediabilmente e con loro i sogni di Piero Dusio.

Vento che profuma d'America

Ma, ormai, per la rinascita della motorizzazione in Europa, la strada era segnata e, lentamente, con l'affievolirsi del clima postbellico, anche l'Italia si avviava alla ricostruzione e alla riconquista del ruolo che le compete in Europa e nel mondo.

Però, come principale vincitore del conflitto appena concluso, erano gli Stati Uniti d'America il paese che si imponeva agli italiani come esempio di società civile da imitare per il futuro sviluppo della nazione, almeno a quei nostri connazionali che si autodefinivano: *occidentalisti*.

E, siccome è vero che anche l'automobile è espressione del costume del tempo, chi progettava autoveicoli dopo la fine della guerra, non poteva evitare di ispirarsi ai modelli di carrozzerie che spopolavano oltre oceano.



Fiat 1500 del dopoguerra, con i fanali separati dai parafranghi - 1948

Negli studi dei nostri carrozzieri erano passate nel dimenticatoio le linee vagamente futuristiche delle carrozzerie aerodinamiche del decennio precedente e si osservavano con attenzione le forme bombate ed un po' esuberanti delle Ford e delle General Motors così apprezzate in America a fine anni quaranta.

Beati loro, gli americani non avevano mai avuto la necessità di risparmiare carburante e, specialmente ora che la guerra era finita, le loro carrozzerie volevano dimostrarlo

chiaramente; i cofani alti ed appuntiti, le fanalerie esposte al vento intendevano apparire eleganti e volevano denotare un po' di Stile, con la S maiuscola, senza voler sembrare *severe* come le vetture piuttosto retrò dei loro ex-alleati inglesi.

Era inevitabile che questa moda contagiasse anche la nostra produzione nazionale; ce lo confermarono le ultime serie della 1500 Fiat che riportavano all'esterno i fanali, mentre, nella versione originale, quella del '35, essi erano aerodinamicamente incassati nei parafranghi.

D'altra parte, erano quelle le suggestioni stilistiche che i nuovi ricchi del dopoguerra andavano cercando nelle carrozzerie delle loro nuove automobili; nei nostri connazionali neo-arricchiti, c'era un po' di voglia di opulenza esibita, se non addirittura ostentata.

I carrozzieri fecero di tutto per contenere queste tendenze, alle volte proprio di cattivo gusto, e cercarono di indirizzare i propri clienti verso un bello più sobrio e formale, più vicino alla sensibilità ed al temperamento estetico della gente più colta dello Stivale.

Però, tecnologicamente parlando, qualche cosa di buono era arrivato dall'America e questo succedeva grazie ai recenti metodi di stampaggio a freddo delle lamiere che erano stati messi a punto negli Stati Uniti; ormai, i lamierati d'acciaio potevano prendere qualunque forma sugli stampi a cuscino di gomma di nuova generazione; unico limite l'inevitabile *sottosquadro*.

Grazie a queste nuove tecniche d'officina, per le loro automobili, anche gli americani si erano convinti ad utilizzare pianale e scocca portante, o collaborante che dir si voglia; a Detroit si riusciva a stampare senza problemi ed in un unico pezzo, l'intera fiancata di una Ford.



esempio di carrozzeria ponton: Ford Fordor - 1950

In questo modo, sulle loro esuberanti vetture, gli statunitensi diffusero le cosiddette carrozzerie *ponton*, in cui il parafrangente anteriore si allungava fino a fondersi con quello posteriore, divenendo un unico elemento in rilievo, che caratterizzava e dava personalità a tutta la fiancata, che ora era diventata *continua*.

Del termine francese: ponton, attribuito dagli americani alle loro carrozzerie che adottarono quella soluzione estetica e costruttiva, non è sicura l'origine; quello che è certo, invece, è che con la carrozzeria ponton, del parafrangente si

perdeva anche il ricordo e rimanevano unicamente due buchi nella fiancata, come sulle auto di oggi; ormai, sarebbe più corretto chiamarle: *passaruota* quelle due aperture tonde al posto di parafrangenti.

Per la verità, il concetto di fiancata continua non era nuovo neanche qua in Italia; lo aveva già adottato Savonuzzi sulla sua 1100 M.M. del '38 e la Superleggera sulle BMW 328 del 1940, ma si era sempre trattato di vetture particolari, quasi sperimentali, prodotte in numero limitato di esemplari per piloti professionisti o dilettanti o gentlemen driver, come amavano autodefinirsi quegli appassionati.



esempio di carrozzeria ponton: Nash Ambassador - 1950

Ma adesso, nel 1947, '48, la situazione era diversa: gli americani avevano fatto diventare la carrozzeria ponton una soluzione standard per vetture prodotte in grande serie nel loro paese e destinate a comuni automobilisti, che le avrebbero guidate su strade normali, più o meno ben tenute ... c'era una bella differenza.

E con la carrozzeria ponton, gli americani eliminarono definitivamente pedane e predellini, relegandoli all'impiego esclusivo su vetture *rustiche*, spesso derivate da modelli militari prodotti per il tempo di guerra; da notare che quelli erano tutti veicoli rigorosamente dotati di un bel telaio indeformabile vecchio stile, posto sotto la carrozzeria; questa configurazione li rendeva veramente degli oggetti adatti alle piste accidentate dei deserti del Texas e dell'Arizona.

Oltretutto, piacevano ed erano piuttosto diffuse nel Sud degli Stati Uniti queste vetture rustiche; l'esempio più noto di questa tipologia di automobili fu la versione *civilizzata* della stessa jeep del tempo di guerra; per non fermare gli impianti di produzione e disperdere l'esperienza maturata, la Willys Motors corrodò le nuove vetture da fuoristrada di portiere e le dotò di una carrozzeria leggera in legno e masonite, esattamente come quella delle contemporanee station wagon.



Willys Jeep Wagon – fine anni quaranta

Ed infatti, la masonite ed il legno di frassino erano gli elementi caratterizzanti di quell'altro tipo di carrozzeria, da decenni diffusa negli Stati Uniti: le station wagon, appunto, o in modo più gergale: le *woody wagon*, con chiaro riferimento alla componente lignea del loro corpo vettura.

Durante gli anni della guerra, per motivi patriottici, negli U.S.A. avevano avuto un certo successo quelle carrozzerie miste di legno ed acciaio, ma ora dilagavano letteralmente in patria ed anche in Europa si stavano diffondendo; era quello il momento giusto per l'affermazione di quel tipo di automobile così particolare, che noi italiani chiamavamo: giardinetta.

Nel nostro continente, le woody wagon piacquero per il loro aspetto simpatico ed un po' campagnolo ... e, perché no, anche per il loro sapore alquanto americano; così, a fine anni quaranta, quella moda si impose anche da noi.

Ma, attenzione: non a caso, le giardinette si diffusero principalmente in Inghilterra, in Francia ed in Italia; non ebbero altrettanto successo in Germania e in Giappone.



Austin A 40 station wagon prodotta dalla carrozzeria Jenson - 1949



Morris Minor, con profili lignei su carrozzeria in acciaio - 1952

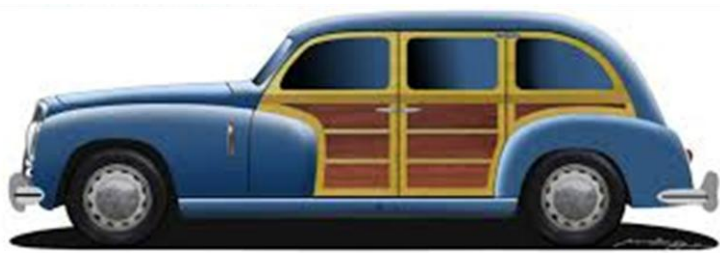
Forse, in quei paesi non era stata ancora digerita la sconfitta e la moda americana non era così apprezzata, specialmente nel paese del Sol Levante, che dagli statunitensi si era appena preso due bombe atomiche sulla testa!

Ma le giardinette erano attraenti specialmente per chi si voleva sentire o si voleva atteggiare un po' ad americano; in fin dei conti, non era un vezzo così infrequente

negli anni del dopoguerra; lo dimostrò magistralmente Alberto Sordi nell'esilarante: "Un americano a Roma", in cui la sua voglia d'America andò in crisi unicamente davanti ad un piatto di maccheroni; e, senza coinvolgere giardinette di sorta, perfino Renato Carosone a questo stereotipo di ammiratore nostrano della *american way of life* dedicò una piacevolissima canzone dal titolo: "Tu vo' fa' l'americano".

Ma, film e canzonette a parte, le giardinette erano simpatiche davvero e, con quella loro aria ingenua ed inoffensiva, piacevano molto alle signore.

Nel nostro paese, oltre alla Fiat, che dal 1948 aveva in catalogo la sua 500 Giardiniera, diversi carrozzieri si



Lancia Aurelia Giardinetta, della carrozzeria Viotti - 1951

dedicarono a queste strutture miste: legno e metallo; il più noto, o forse il primo a farlo fu Viotti; aveva brevettato in Italia il nome: *giardinetta*, in occasione del lancio della sua 1100 Giardinetta, appunto e ad essa seguirono diverse altre Fiat e Lancia fuori serie con la stessa carrozzeria tipo woody wagon.

Ma, nella vecchia Europa, da quell'America del dopoguerra arrivò un'altra novità importante per il futuro dell'automobile, anche se non così appariscente come la fiancata continua e la carrozzeria in frassino e masonite; tuttavia, quell'innovazione tecnica fu davvero fondamentale, al punto da non abbandonare più le nostre automobili, italiane e non, fino al giorno d'oggi; si tratta dei cristalli curvi.



parabrezza visibilmente incurvato su Lancia Aurelia spider America - 1954

Con gli anni cinquanta, i costi di produzione del vetro incurvato cominciarono ad essere finalmente sostenibili da parte dell'industria dell'automobile, almeno per quanto si riferisce al parabrezza; non dimentichiamo che più di tutte le altre parti vetrate della vettura, il cristallo anteriore era essenziale per garantire al conducente una buona visibilità durante la marcia.

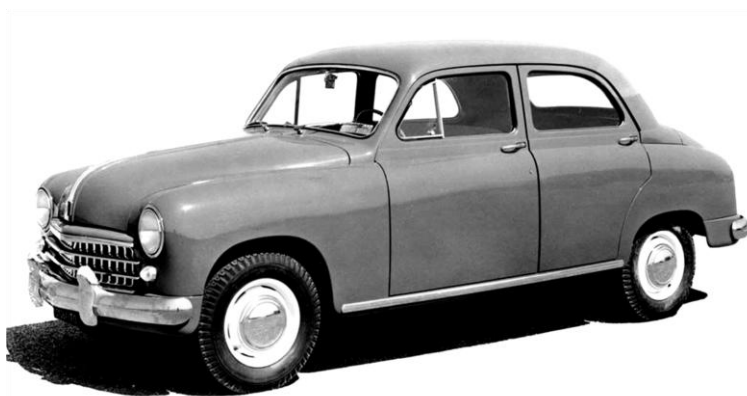
Inizialmente, ci si limitò alla produzione del parabrezza e del lunotto incurvati, dato che il vetro non piano era piuttosto costoso; per trovare cristalli curvi utilizzati anche per i finestrini si dovrà aspettare fino agli anni settanta inoltrati, sia qua da noi in Italia, sia nel resto dell'Europa.

Ma, finalmente, nel 1950 apparvero sulle nostre strade le prime tre vetture italiane di serie progettate nel dopoguerra; tutte erano dotate di vetri curvi e due su tre esibivano delle moderne carrozzerie di nuova concezione ... finalmente, il mondo stava voltando pagina anche da noi.

La rinascita dell'automobile in Italia: la triade del 1950

Recepite le nuove idee provenienti d'oltre oceano ed attuato un paziente lavoro di progettazione, nei nostri stabilimenti ancora parzialmente distrutti, all'inizio del 1950, furono finalmente presentate le prime tre vetture italiane progettate dopo la fine del conflitto.

Si tratta di tre modelli che, vuoi per alcune loro specificità, vuoi per il momento particolare in cui videro la luce, sono rimasti nella storia della motorizzazione nazionale; i loro nomi sono conosciuti almeno dagli italiani con i capelli grigi: Fiat 1400, Alfa Romeo 1900 e Lancia Aurelia.



Fiat 1400 berlina - 1950

Per questi nuovi modelli progettati a fine anni quaranta, tutte e tre le case automobilistiche nazionali si erano convertite alla carrozzeria a scocca portante; più precisamente, con la nuova produzione, Alfa Romeo e Fiat avevano abbandonato definitivamente il telaio indeformabile a favore della carrozzeria collaborante, mentre la Lancia, già dai tempi dell'Augusta e dell'Aprilia, aveva imboccato decisamente quella strada.

Anche come configurazione della carrozzeria, sia la casa del Portello, sia la Fiat avevano fatto la stessa scelta: fiancata continua o ponton, all'americana; soprattutto la nuova Fiat 1400, che era corta e larga, era molto più *yankee* come forme rispetto all'Alfa Romeo; in effetti, la 1900 del Portello si manteneva più snella ed anticipava già le proporzioni delle carrozzerie che si sarebbero imposte nel decennio successivo, come le eleganti automobili dalla *bella linea italiana*.



Alfa Romeo 1900 berlina - 1950

E c'è una spiegazione per questa accentuata *americanità* della 1400: le attrezzature per stampare i lamierati della nuova Fiat erano state prodotte dal gigante industriale Budd di Detroit, che possedeva la tecnologia ed il know how più evoluti in fatto di stampaggio a freddo; questo fatto certamente influì anche su certe scelte di tipo estetico evidenti sulla 1400 Fiat.

E poi, pare addirittura che la dirigenza Fiat facesse l'occhiolino al mercato statunitense, ipotizzando di proporre localmente la nostra 1400 come vettura economica per le famiglie americane, magari come seconda macchina per gli spostamenti in città della signora.



*la vistosa mascherina orizzontale
della Fiat 1400 - 1950*

Questo spiega certe esuberanze, certe rotondità nelle forme della 1400 Fiat, specialmente nel frontale, con quella mascherina, anzi mascherona un po' pesante, a sviluppo orizzontale; forse quel particolare avrebbe potuto incontrare il gusto di una clientela yankee, e perché no, sarebbe piaciuta anche a certi nostri connazionali che sognavano, come Alberto Sordi, di vivere un po' all'americana ... ma non a tavola, ben inteso.

E non c'era solo la scelta della fiancata continua ad accomunare le due nuove auto di classe medio-superiore di Fiat ed Alfa

Romeo; infatti, aprendo il cofano avremmo trovato due motori a quattro cilindri su entrambe le vetture, ... però, c'era una bella differenza fra i due: un classico, robusto Fiat da 48 CV sulla 1400 ed uno stupendo motore con due alberi a camme in testa sull'Alfa Romeo, che già allora forniva quasi 100 CV di potenza.

Quel propulsore dell'Alfa Romeo 1900 era un figlioletto o un nipotino dei prodigiosi bialbero che avevano colto allora a non finire alle Mille Miglia e sui circuiti di tutt'Europa, nei decenni precedenti.

Va da sé che dalla 1400 Fiat venne realizzata un'unica versione speciale: una decapottabile *american style*, oltre ad una più potente versione di quasi due litri di cilindrata, la famosa Fiat 1900; invece dalla nuova Alfa Romeo vennero derivate delle brillanti coupé e berlinette, disegnate da diversi carrozzieri di grande gusto ed esperienza.



la Fiat 1400 Cabriolet - 1950



Alfa Romeo 1900 Super Sprint carrozzata da Touring Superleggera - 1956

Forse la più bella fu la 1900 Super Sprint del 1956, prodotta in piccola serie da Touring Superleggera; era velocissima ed una delle più eleganti vetture sportive del tempo.

Ma, a proposito di motori, era fantastico quello installato sulla nuova vettura presentata dalla Lancia nel

magico 1950, magico agli effetti dell'automobilismo italiano; il propulsore della Lancia Aurelia si differenziava decisamente dagli altri due: era un sofisticato sei cilindri, e perciò silenziosissimo, a V stretto, nella più rigorosa tradizione Lancia, di quasi 1.800 c.c. di cilindrata, nella prima serie della vettura.

Anche la presenza estetica dell'Aurelia berlina si differenziava dalle due nuove concorrenti nazionali; se, con il raffinato motore a sei cilindri, la Lancia aveva voluto riaffermare la propria propensione verso soluzioni tecniche d'avanguardia dentro al cofano, la sua carrozzeria si presentava in una veste estetica più attenta allo stile ed alla tradizione.

L'Aurelia non adottava una fiancata continua di tipo ponton ... troppo modernista quella soluzione per una compassata Lancia; nella sua carrozzeria, l'Aurelia preferiva mantenere visibili le impronte dei parafanghi, per quanto strutturalmente integrati nella sua scocca portante, esattamente come per le altre sue due concorrenti.



Lancia Aurelia B 10 berlina - 1950

Inoltre, a differenza di Alfa e Fiat, come copriradiatore l'Aurelia riproponeva il classico scudo, emblema irrinunciabile di casa Lancia, per quanto ammorbidito da contorni più curvilinei rispetto a quelli austeri della vecchia Aprilia, che la nuova sei cilindri andava a sostituire.

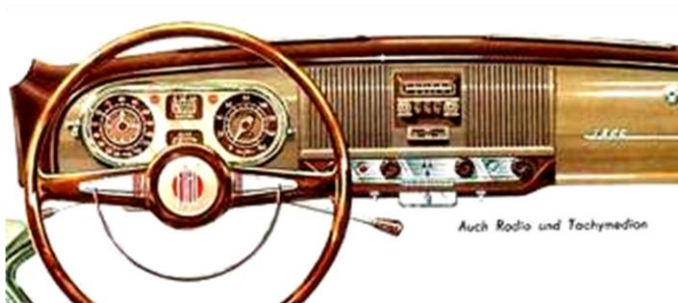
Ed un altro stilema ancora, a cui i tecnici di Borgo San Paolo non vollero rinunciare, fu l'apertura ad armadio delle portiere laterali, così comoda per dare accesso a quel salotto su ruote.

Già allora, le altre due case concorrenti avevano optato definitivamente per le portiere ad apertura *controvento* sia davanti che posteriormente, giudicate più sicure in caso di apertura accidentale durante la marcia; oggi, è questo lo standard quasi universalmente adottato per gli sportelli delle automobili, ormai a livello mondiale.

Ed infine, c'era un altro particolare un po' stravagante che accomunava di nuovo questa triade di automobili della rinascita postbellica italiana: il cambio al volante; si tratta di una soluzione funzionale ormai scomparsa da diversi decenni ormai, salvo rarissime eccezioni, dalle nostre vetture ... si dice per motivi di sicurezza; anche questa novità ci era venuta dagli Stati Uniti.

Con l'assenza di una lunga leva accanto al sedile del pilota, dal momento che il comando del cambio veniva posizionato accanto al volante, si poteva installare una panca continua al posto di due separati sedili anteriori, a cui tutti noi siamo abituati sulle auto di oggi.

Questo sedile anteriore continuo occupava tutta la larghezza della vettura e consentiva al guidatore di scendere di macchina attraverso la portiera di destra, direttamente sul marciapiedi; la cosa piaceva molto agli automobilisti americani e specialmente alle donne al volante, che evitavano così di inzaccherarsi le scarpe scendendo al centro della carreggiata nelle infangate stradine del Middle West, dopo una giornata di pioggia.



plancia di Fiat 1400: notare oltre il volante la leva del cambio

Era quello un problema solo apparentemente banale; anni addietro, ci aveva pensato anche il grande Vincenzo Lancia; apposta le sue automobili, di serie, avevano il posto guida a destra anziché a sinistra e proprio l'Aurelia fu l'ultima delle sue aristocratiche vetture ad essere configurata in quella maniera; doveva richiedere la versione per il mercato inglese chi voleva a tutti i costi il volante a sinistra, ma poi non si doveva lamentare se scendendo di macchina le sue scarpe si infangavano.

Così, nonostante le nostre strade di città fossero asfaltate o pavimentate a dovere, Fiat, Lancia ed Alfa Romeo adottarono il cambio al volante per le loro vetture del dopoguerra; ma c'era un'altra ragione per farlo: grazie alla panca anteriore continua, tutte e tre le vetture medio-grandi del 1950 vennero omologate per trasportare sei persone, anziché cinque ... un bel vantaggio per i nostri padri e nonni che cercavano di portare in gita tutta la famiglia, in quei mitici anni cinquanta.



vista frontale e posteriore di una Lancia Aurelia B20 Gran Turismo - 1950

Ma la nuova Aurelia era disponibile anche in versione sportiva: accanto alla berlina quattro porte B 10, esisteva una coupé, dal motore ulteriormente potenziato che si chiamava: B 20 o Aurelia Gran Turismo; ebbe una risonanza notevole e non solo in Italia; tuttavia, a causa del suo prezzo elevato, alla fama non corrispose un'altrettanto fortunata diffusione, nonostante lo meritasse.

L'Aurelia G.T. era stata disegnata da Pininfarina e riproponeva, con linee più tese, gli stessi volumi e le stesse proporzioni della Cisitalia 202, di tre anni prima ... qualcuno afferma che fosse, addirittura, più bella della berlinetta di Dusio.

In ogni caso, va segnalato che tutte e tre le vetture precedenti e le loro derivate sportive adottarono, prime in Italia, quei parabrezza e quei lunotti in vetro curvo che da quel momento non avrebbero mai più abbandonato la produzione automobilistica italiana, salvo alcune notevoli eccezioni, come la prima Panda, quella del 1980 ... ma questa è una storia prematura.

Sempre a proposito di Aurelia e vetri curvi, a metà anni cinquanta, fu presentata una nuova spider della Lancia: l'Aurelia B 24; quella sì che aveva dei vetri molto, molto incurvati all'estremità laterale del parabrezza, dove questo si incontrava con il finestrino; quel tipo di parabrezza si chiamava *panoramico* e spopolava sulle sportive degli Stati Uniti.

La Lancia adottò quello stilema, forse non proprio di estremo buon gusto, per la nuova spider dell'Aurelia, quella destinata al mercato statunitense; una serie successiva di quella stupenda sei cilindri decappottabile,

ma col parabrezza di tipo europeo più convenzionale, fu la protagonista assieme a Vittorio Gassman del memorabile film “Il sorpasso” del 1962, diretto da Dino Risi e magistralmente interpretato dal grande attore italiano e da un giovane Jean Louis Trintignant.



Lancia Aurelia B24 spider America, - 1954

Tornando alla nostra triade automobilistica del '50, oltre che rilanciare la produzione nazionale, le nuove vetture di classe medio-superiore entrarono nella vita spicciola e perfino nella psicologia dei nostri connazionali; 1400, Alfa 1900 ed Aurelia ebbero l'effetto di distinguere, di catalogare gli italiani al volante in base alle loro aspirazioni personali ed al loro comportamento, associandone la tipologia alle tre case automobilistiche nazionali.

E tutto questo, ben inteso, accadeva prima che il mercato nazionale dell'auto si rimescolasse con l'arrivo delle macchine tedesche e francesi e molto prima dell'invasione delle orientali: giapponesi e coreane, diffusissime oggi giorno nella nostra penisola.



Le Fiat, di gran lunga le più diffuse in Italia, erano le automobili per la massa generalista degli automobilisti ed erano adatte soprattutto per le famiglie.



Per gli amanti delle auto con spiccata personalità, l'Alfa Romeo era il marchio di chi cercava emozioni forti al volante e riprese brucianti, mentre le Lancia erano le preferite da chi desiderava distinguersi come persona di classe, attenta ai dettagli.

Alla contrapposizione netta ed insanabile che divideva i nostri connazionali fra coppisti e bartaliani, fra vespisti e lambrettisti, con gli anni cinquanta si era aggiunta una nuova contrapposizione nel mondo dei motori, che divideva gli automobilisti più fanatici in *lancisti* ed *alfisti*.

Le due categorie non condividevano quasi mai valori comuni e, per decenni, la cosa segnò il costume del nostro paese.

