

Le Alfa, il lago, la Storia...

Presentazione del libro L'Alfa e le sue Auto dell'ing. Domenico Chirico.

24/06/2007, Luino, Palazzo Verbania

Partecipano al dibattito: Domenico Chirico, Elvira Ruocco, Guido Moroni.

Moderatore del dibattito: Mapelli Paolo.

Mapelli Paolo. Buongiorno a tutti, sono Mapelli Paolo e vi do il benvenuto a nome del Club AlfaSport a questa conferenza di presentazione del libro dell'ing. Domenico Chirico dal titolo "Le Alfa e le sue auto". Prima di leggere le parole di benvenuto del nostro Presidente, il quale non è potuto essere qui con noi oggi, devo dirvi che pure io avevo preparato un discorso introduttivo dell'evento e dei partecipanti. Che ora mi sembra una forzatura, perché il bello di essere qui è proprio l'emozione che ci accomuna per le Alfa Romeo, la passione che ogni giorno portiamo con noi. Quindi ritengo inutile dilungarmi in uno sterile discorso e vengo subito ad introdurre personaggi che non hanno assolutamente bisogno di presentazione in quanto nella storia dell'Alfa Romeo: la sig.ra Elvira Ruocco, l'ing. Domenico Chirico e il sig. Guido Moroni.

Perciò, dopo la lettura delle parole del Presidente, la sig.ra Elvira Ruocco ci farà una breve introduzione di quello che è il quadro storico della Progettazione e dello Stile in Alfa Romeo e di conseguenza l'ing. Chirico ci parlerà del suo libro che avete già avuto modo di sfogliare e di far autografare valutandone così la pregevolezza di contenuti e di stile.

LE PAROLE DEL PRESIDENTE

Gentili soci ed ospiti

Purtroppo non ho potuto presenziare oggi a questo importante raduno nella bellissima Luino, ma sono sicuramente con voi nello spirito, come ad ogni raduno Alfasport. Ci tengo a ringraziare tutti i partecipanti e soprattutto i nostri illustri ospiti per averci onorato della loro presenza. La sig.ra Elvira Ruocco, l'ing. Domenico Chirico e il sig. Guido Moroni rappresentano senz'altro la memoria storica dell'Alfa Romeo, la nostra memoria. Sarò retorico nel dire che il futuro si basa sul passato, ma è così e non ci può essere futuro in una casa automobilistica, specialmente per una casa come l'Alfa Romeo, se non lo si valorizza e lo si studia nel giusto modo. L'Alfa ha una storia unica ed ineguagliabile per ogni altra marca, un valore aggiunto inestimabile e irriducibile. Personalmente credo molto in questi eventi e spingo molto per realizzarli, perché è importante che i giovani alfisti imparino a conoscere l'Alfa Romeo, ciò che è stata e che dovrebbe tornare ad essere, almeno in parte, tenendo conto dei grandi ed inevitabili cambiamenti della Società Moderna e degli errori del passato. Fino ad oggi noi di Alfasport abbiamo avuto ragione ad insistere con la nostra filosofia. Accogliamo tutti gli Alfisti, non mettiamo paletti, rispettiamo e facciamo rispettare ogni opinione e gusto nella personalizzazione della propria vettura, ma al tempo stesso portiamo la storia in mezzo ai giovani e molti di essi hanno affiancato un'Alfa storica a quella moderna. Abbiamo fatto di Alfisti per caso, degli Alfisti. Ma non voglio rubare altro tempo prezioso e lascio la parola ai nostri ospiti, augurando a tutti una piacevole giornata. Alfisticamente. Carlo Alberto Monti.

Elvira Ruocco. Buongiorno a tutti, sono particolarmente felice di essere qui con tutti voi per questo evento speciale, ma anche perché oggi l'Alfa compie 97 anni, essendo nata il 24 giugno 1910! Ero ancora responsabile dell'Archivio Storico Alfa Romeo quando con l'ing.

Chirico - in occasione dei nostri incontri per delle ricerche tra gli articoli - abbiamo parlato della possibilità di scrivere un libro e di realizzare una pubblicazione interamente dedicata ai motori dell'Alfa Romeo. Il percorso è stato lungo e non privo di ostacoli ma alla fine l'autore ce l'ha fatta e oggi il Club Alfasport ha l'onore di presentare in anteprima questo libro. Mi è stato chiesto dall'amico Mapelli di svolgere una introduzione storica. Nella scelta dell'argomento da trattare ho pensato che questa era l'occasione giusta per rendere omaggio con un ricordo alle persone che hanno creato le vetture Alfa Romeo, l'unica marca nella storia dell'automobile per la quale hanno lavorato così tanti personaggi illustri...e oggi abbiamo il piacere di averne due qui con noi.

UOMINI E MACCHINE

La progettazione in Alfa Romeo

Associare uomini e motori, piloti e collaudatori, corse e traguardi tecnologici ha sempre costituito la forza delle scelte strategiche dell'Alfa Romeo. Infatti, la cultura progettuale e singolarmente coerente dell'Alfa accomuna le realizzazioni dei suoi grandi progettisti. Fin dal suo esordio, Alfa Romeo ha voluto privilegiare il concetto di sportività e l'evoluzione più naturale di questo concetto è sempre stata la tecnica motoristica. Un altro elemento importantissimo che è stato sempre alla base della cultura aziendale è la passione che ha accomunato tutti i suoi uomini, dall'operaio al dirigente che consideravano ogni singola vettura, ogni singolo particolare prodotto come una piccola opera d'arte alla quale dedicare tutte le loro cure. Nel 1910, Ugo Stella, presidente dell'Anonima Lombarda Fabbrica di Automobili, creò un ufficio di progettazione che affidò a [Giuseppe Merosi](#) al quale si deve la realizzazione delle vetture fino al 1923. A Merosi successe [Vittorio Jano](#) che proveniva dalla Fiat dove era stato a capo di un gruppo di disegnatori. Fino al 23 gennaio del 1926, anno in cui Merosi rassegnò le dimissioni, tra i due progettisti ci furono rapporti cordiali e lavorarono in perfetta sintonia avendo in comune lo stesso metodo di lavoro. La caratteristica dominante delle Alfa del periodo di Jano era la perfezione degli organi meccanici e del motore che era il protagonista assoluto essendo le vetture costruite su telaio portante con carrozzerie che i vari carrozzieri (Zagato, Touring, Castagna, Pinin Farina), adattavano all'impostazione dimensionale di Jano. Ma la valorizzazione delle potenzialità tecniche dell'Alfa Romeo è merito di un manager di grande temperamento, l'ing. [Ugo Gobbato](#) che nel 1933 successe all'ing. Prospero Gianferrari al quale si deve la nascita di un reparto carrozzeria alla fine del 1930. Con Ugo Gobbato iniziò la fase industriale dell'Alfa Romeo, infatti, egli riuscì a realizzare una struttura più funzionale alla realizzazione di importanti programmi produttivi, creando un vero modello fordista. Il 7 aprile del 1934, Gobbato istituì con il primo ordine di servizio, il Servizio Progettazione diretto da Vittorio Jano per le vetture e dall'ing. Giustino Cattaneo per i motori di aviazione, per le eliche e gli autocarri. Sotto la direzione di Jano vennero realizzati il modello P2 che si aggiudicò il primo titolo mondiale nel 1925, e le vetture 6C 1500, 6C 1750, 8C 2300, la Tipo A, Tipo B, 8C del 1935, la 6C 2300 B, la 8C 2900 A e B, la tipo 12C del 1936 e il motore di aviazione a stella. Il braccio destro di Jano fu [Gioachino Colombo](#) che divenne il collegamento con Modena quando l'Alfa Romeo affidò la gestione dell'attività sportiva alla Scuderia Ferrari e giocò un ruolo chiave dopo l'uscita di Jano alla fine del 1937. La progettazione dell'Alfetta 158 viene attribuita a lui. Nell'ottobre del 1941 fu costituita la Direzione Progettazione ed Esperienze che fu assunta direttamente da Gobbato il quale nominò come suo assistente, con compiti di direzione e coordinamento, l'ing. [Wilfredo Ricart](#) che era entrato in Alfa nel 1936 come consulente per le prove ed i problemi tecnici. Alla fine del mese di marzo del 1945, Ricart

lasciò l'Alfa e la guida della Direzione Progettazione Esperienze fu assunta dall'ing. Gobbato coadiuvato dall'ing. Satta e dall'ing. Catti ma purtroppo solo per breve tempo in quanto il 28 aprile del 1945, Gobbato, fu ucciso da un commando in Viale Teodorico dopo essere uscito dall'Alfa in bicicletta. Le indagini e le istruttorie giudiziarie non approdarono a nessun risultato, così l'assassino ed eventuali complici non furono mai consegnati alla giustizia. Il 28 agosto del 1945 la guida della Direzione Progettazione Esperienze fu affidata all'ingegner [Orazio Satta Puliga](#) che progettò e realizzò le vetture Alfa del dopoguerra. Gamma che si estendeva dalla 6C 2500 Freccia D'oro e dalla 1900 agli autocarri, ai furgoni, ai motori diesel e industriali, ai filobus e autobus. Da lui dipendevano la progettazione Auto affidata a [Giuseppe Busso](#) e la progettazione Carrozzeria affidata a [Ivo Colucci](#). Nel campo delle autovetture Satta realizzò tutte le berline, coupè e spider fino all'Alfetta del 1972. Morì dopo una lunga malattia il 22 marzo del 1974. Nel 1952, il Servizio Esperienze fu suddiviso in Servizio Esperienze Principali affidato all'ing. [Gianpaolo Garcea](#) e Servizio Esperienze Speciali affidato all'ing. Livio Nicolis. Gianpaolo Garcea entrò in Alfa nel 1935 nel reparto motori aeronautici alle dipendenze di Amleto Bossi, un grande specialista nella sperimentazione e nello sviluppo dei motori. Con Satta, Nicolis, Gatti e Surace costituì un gruppo omogeneo di grande valore. Nel 1941 fu nominato capo del Servizio Esperienze e vi rimase fino al 1956 anno in cui fu nominato responsabile del Centro Studi e Ricerche e volle essere affiancato da uno dei suoi più validi collaboratori, [Filippo Surace](#), destinato a succedergli nella carica. A Garcea si devono più di cinquanta brevetti di proprietà Alfa Romeo. Andò in pensione nel 1977 ma continuò come consulente fino al 1982. Nell'estate del 1954 fu costituita la Direzione Tecnica che si occupava di progettazione, esperienze, fabbricazione e collaudo alla cui guida fu posto l'ing. [Rudolf Hruska](#) che era entrato in Alfa nel 1951 chiamato da Luraghi. Se n'era andato nel maggio del 1958 per poi tornare meno di un anno dopo con la qualifica di Direttore Generale e con l'incarico di sovrintendere ai servizi tecnici della società. Lasciò nuovamente l'Alfa nell'ottobre del 1959 e passò alla Fiat come consulente. Tornò in Alfa con il compito di progettare un'automobile ed un impianto nel quale produrla. Nacque così nel nuovo stabilimento di Pomigliano, l'Alfasud con il motore 4 cilindri boxer. Lasciò definitivamente l'Alfa nel 1980. Nell'ambito della Direzione Tecnica, nel mese di marzo del 1956 fu costituito il Servizio Controllo Disegni affidato a Luigi Fusi cui si deve la costituzione del Museo Storico su incarico di [Giuseppe Luraghi](#) e alcuni libri tra cui la famosa bibbia degli alfisti: Alfa Romeo tutte le vetture dal 1910. Il 1° settembre del 1957 i servizi Esperienze Principali ed Esperienze Speciali vennero riuniti in un unico organismo denominato Servizio Esperienze a capo del quale fu nominato l'ing. [Livio Nicolis](#), entrato in Alfa nel 1941 al reparto sperimentale di motori per aerei. Nel 1947 fu a capo del settore corse che dipendeva dall'ing. Garcea e seguì la messa a punto delle famose Alfetta 158 e 159, campioni del mondo nel 1950 e 1951. Successivamente si occupò delle piccole serie di veicoli di alte prestazioni come il Disco Volante e all'assistenza dei clienti sportivi. Sotto la supervisione di Nicolis avvenne anche lo studio della pista di Balocco. A Nicolis bisogna riconoscere la sua capacità di risolvere anomalie e problemi tirando fuori il meglio dai suoi collaboratori senza mai alzare la voce. Schivo e riservato non partecipava alle manifestazioni di lancio di prodotto preferendo restare a lavorare in ufficio. Lasciò l'Alfa nel 1980. All'interno della direzione presieduta da Nicolis nacque l'Ufficio Stile, affidato all'ing. [Giuseppe Scarnati](#) che cambiò denominazione in Centro Stile nel 1971 e divenne semplicemente Stile nel 1981 con la guida dell'architetto Ermanno Cressoni. Nel mese di maggio del 1962 venne varato il nuovo ordinamento della direzione centrale Progettazione ed Esperienze con a capo Orazio Satta e con l'ing. Garcea come coordinatore. Nell'ambito del Centro Esperienze,

collegato a questa direzione erano inquadrati [Consalvo Sanesi](#), responsabile del collaudo vetture e prove speciali e l'ing. Domenico Chirico, a capo del Centro Progettazione Veicoli Industriali. Sanesi entrò in Alfa nel 1927 come meccanico di Gastoni Brilli Peri che nel 1925 vinse il primo campionato del mondo con la P2. Quando Brilli Peri morì in un incidente, Sanesi fu assegnato prima a Campari poi a Borzacchini e alla fine a Zehender. Nel 1933, diventò collaudatore di vetture di serie nella squadra di [Attilio Marinoni](#) che, trasferito a Modena nel 1934 fu sostituito da [Giambattista Guidotti](#). Nel 1938 passò all'Alfa Corse come collaudatore e apprendista pilota e due anni dopo, alla morte di Marinoni, divenne capo collaudatore delle vetture di corsa e di serie. I suoi giudizi sui collaudi erano tenuti in grandissima considerazione. Uno stretto collaboratore di Sanesi è stato [Guido Moroni](#) che entrò all'Alfa Romeo nel mese di settembre del 1938 e frequentò la scuola aziendale e contemporaneamente l'Istituto Tecnico nei corsi serali. Dopo il triennio fu inviato alla Direzione Servizi Studi Speciali nell'ambito della Progettazione e, precisamente, nel gruppo vetture da corsa come disegnatore dove rimase fino alla fine del 1945. Molti disegni della 512 portano la sua firma. In seguito, prese servizio presso le sale prova motori in qualità di motorista di collaudo. Nel 1950, venne trasferito al Servizio Sperimentale, alle dirette dipendenze di Consalvo Sanesi. Qui iniziò la carriera di collaudatore di vetture sperimentali fino a diventare gradualmente il responsabile del settore quando Sanesi andò in pensione. Nel 1980 fu promosso dirigente al settore Delibere Veicoli della Direzione Ricerca e Sviluppo e divenne responsabile delle prove su strada dei prototipi. Andò in pensione nel 1985 ma rimase ancora in Alfa Romeo come consulente fino al 1997. Il 12 maggio del 1975 fu costituito un Comitato Tecnico Gruppo Alfa Romeo presieduto dall'ing. Hruska del quale facevano parte Busso, Chirico, Colucci, Garcea, Luraghi, Nicolis, Surace, Audisio, Celi, Hoffman e Chiti. A [Carlo Chiti](#) si deve la realizzazione e l'elaborazione di vetture sportive che dal 1965, anno del debutto ufficiale dell'Autodelta alle 3 ore di Sebring con due vetture Giulia Super, hanno mietuto successi su tutte le piste del mondo. Il 28 luglio del 1976 all'ing. Filippo Surace fu affidata la responsabilità del Settore Progettazione ed Esperienze. Surace era entrato in Alfa nel 1956. Dal 1958 lavorò a stretto contatto con l'ing. Garcea sviluppando insieme una grande quantità di idee e di prodotti come per esempio i freni a tamburo che molti esperti definirono i migliori in assoluto. Introdusse i computer all'Alfa Romeo convinto che senza l'elaborazione elettronica, la ricerca e lo sviluppo non avevano un degno futuro. Lasciò l'Alfa nel settembre 1985 sostituito dall'ing. Aldo Bassi e la direzione passò alle dirette dipendenze della Presidenza. Per merito di una precisa volontà aziendale ma anche di una Direzione Progetti nella quale hanno avuto modo di esprimersi alcuni degli ingegneri più validi mai conosciuti, le belle macchine Alfa Romeo sono state esaltate al massimo delle loro possibilità anche perché la matrice professionale dei progettisti avvicendatisi nel corso degli anni era di derivazione agonistica con tutti i rivolti positivi in termine di agilità mentale, prontezza delle soluzioni, capacità di guardare avanti, tutte qualità che fanno parte a tutti gli effetti del curriculum dell'ing. [Domenico Chirico](#) al quale l'8 novembre del 1985 fu affidata la funzione Progettazione e Sperimentale. L'ingegner Chirico entrò in Alfa nel 1952 e iniziò a lavorare nel settore veicoli industriali, autocarri e autobus. Collaborò con l'ing. Garcea fino al 1956, poi con Nicolis fino al 1959. Nel 1962, Chirico chiese a Satta di essere trasferito alla sperimentazione delle vetture da turismo e vi rimase in qualità di responsabile fino al 1967 quando fu nominato ingegnere capo per il progetto Alfasud. C'era da progettare una vettura nuova ma anche uno stabilimento dove produrla. Più che un'avventura fu una sfida per quei pochi uomini coinvolti nel progetto, tutti carichi di entusiasmo Alfa. Fino al 1976 il reparto progettazione Alfasud rimase autonomo, poi nel giugno di quell'anno fu unificato sotto la direzione dell'Alfanord e l'ing. Chirico diventò il

responsabile per tutte le parti meccaniche. Nel 1980, in seguito ad una importante ristrutturazione aziendale, fu posto a capo di una delle cinque divisioni create all'interno della Direzione Tecnica. Lasciò l'Alfa nel 1988 ma conservò un rapporto di consulenza. Dopo l'uscita di Chirico la responsabilità dell'ingegneria Alfa Romeo fu affidata all'ing. Stefano Jacoponi proveniente dalla Fiat Auto. Nel 1986 la funzione Stile cambiò denominazione in Centro Stile Alfa Romeo e [Walter de Silva](#) ne assunse la direzione. Entrò qualche settimana prima che l'Alfa finisse nell'orbita Fiat, trovandosi a vivere in pieno il periodo del cambiamento. Puntò sulla cultura milanese dell'Alfa che considerava l'elemento indispensabile per la rinascita del Marchio, ma a volte fu costretto a progettare di nascosto come successe per la Nuvola che è rimasto un prototipo da salone e si scontrò più volte con Paolo Cantarella. Le vetture progettate da De Silva hanno lasciato il segno. Lui lasciò l'Alfa per la Volkswagen nel gennaio del 1999. Nel mese di ottobre del 2001 venne sostituito da [Wolfgang Egger](#) che era entrato in Alfa nel 1989 come disegnatore, occupandosi del restyling della 75 e della realizzazione della 156 e 166. Nel 1996 fu nominato capo disegnatore della 147, ma lasciò l'Alfa per la Seat nel 1998 per ritornarvi dopo essere rientrato in Fiat come responsabile del Centro Stile Lancia. Come noi tutti qui sappiamo per aver avuto l'opportunità d'incontrarlo e salutarlo al Museo di Arese nello scorso mese di febbraio, Egger ha lasciato l'Alfa. Anche se non c'è ancora una conferma ufficiale della Fiat, a guidare il Centro Stile Alfa Romeo sarà Frank Stephenson già coordinatore del design Fiat e Lancia. Quello che tutti noi Alfisti auspichiamo da questo cambiamento è che l'Alfa debba mantenere indipendente la sua tradizione stilistica ed esprimere prodotti unici, dotati di quell'anima sportiva che tutto il mondo ci ha sempre invidiato.

Concludo con le parole di Luca Goldoni che ha sempre dichiarato la sua passione per le Alfa Romeo. Le scrisse nel 1985 in occasione del 75° anniversario dell'Alfa Romeo, ne fui colpita e e ricopiai su un pezzo di carta: "E' una vita che guido Alfa Romeo ma non mi sono mai considerato un Alfista. Mutuare a una marca di auto una caratteristica psicologica mi sembrava un po' eccessiva: alfisti, lancisti, vespisti, lambrettisti, eccetera, mi sembravano sette un po' fanatiche votate al culto di Dei a uno o più cilindri. Bene, ho dovuto ricredermi: oltre una decina di anni fa mi sono accorto che anche senza queste manifestazioni esteriori, ero irrimediabilmente Alfista".

Domenico Chirico. Volevo dire una cosa: Il libro comincia a parlare dei prodotti Alfa Romeo dal 1950 e via via va approfondendo ciò che è stato dopo. Ma il prima, cos'era? Che è successo prima? Mi è venuta la voglia di capire bene ed ho passato parecchie giornate al Museo dell'Alfa Romeo e in più mi sono documentato, perché volevo capire da dove arrivava lo spirito delle vetture Alfa! Perché noi abbiamo ereditato quello che i nostri "nonni" - possiamo così dire - avevano creato in precedenza. Mi è venuta voglia di scrivere tutto questo, cosa che ho fatto e che comparirà nel numero di Autotecnica che sarà in edicola alla fine di Agosto. Se avrete la possibilità di acquistarlo leggete l'articolo in quanto è direttamente connesso a quanto scritto nel mio libro. In questo articolo si spiega quando è nata l'immagine Alfa, nata praticamente negli anni 30, quando qualcuno ebbe in mente di trasferire quell'esperienza che si era fatta sulle formula 1 di quell'epoca alle vetture stradali. E fu quello il momento "clou" in cui queste vetture su strada marciavano come degli schioppi e delle quali la più appariscente era sicuramente quella chiamata 1750 di cui il carrozziere Zagato fece un'edizione splendida che potete ammirare al museo e che vinse tutte le gare stradali alle quali si era presentata. Questa vettura aveva questo motore particolare, definito Bialbero, con camere emisferiche e doppio asse a cammes e altre cose che potrete leggere poi. Non perdiamo tempo ora con la tecnica precisa in quanto la

troverete ben spiegata all'interno del libro. Devo dire che questa immagine Alfa Romeo la trovai quando cominciai ad occuparmi di autovetture, dato che come sapete in Alfa Romeo partii occupandomi dei veicoli industriali per ben dieci anni. Anni in cui mi sono divertito abbastanza ed ho imparato un sacco di cose - alcune delle quali riportate sul volume - io ingegnere fresco di studi. Quello che ricordo con più piacere di quel periodo fu un autobus. Un autobus con quattro pneumatici, non sei come al solito per quel periodo, al fine di ottenere un piano di calpestio più basso e maggior comfort. Eravamo nel 1960...se pensate che solo adesso sono arrivati agli autobus con gomme singole posteriori!

Mapelli Paolo. Se non ha altro da aggiungere il Club Alfasport avrebbe molte domande da farle...e se qualcuno del pubblico vorrà porne altre non esiti a farlo.

Ha lavorato 36 anni in Alfa Romeo, con una profonda conoscenza tecnica di tutti i modelli, siano essi autobus, veicoli commerciali o vetture stradali. In quanto tempo è riuscito a raccogliere tutta la sua esperienza in questo libro? Quali sono state le parti più difficili da scrivere e da spiegare?

Domenico Chirico. Mah, le dirò, ne parlai con Elvira Ruocco tantissimo tempo fa ma cominciai ben dopo a scrivere, era un lavoro estemporaneo e non continuativo perché non avevo la certezza che qualcuno lo volesse pubblicare. Questa certezza si è materializzata dopo che feci leggere alcune parti al mio editore, lo stesso di Autotecnica il quale disse "senta, a noi piacerebbe fare questo libro...lei ci sta?". Figurarsi! - dissi io. Quindi il rush finale è avvenuto in quest'ultimo anno in cui ho completato tutto ed in special modo in quest'ultimo periodo affinché il libro venisse ultimato in tempo per la presentazione. Però nel frattempo ho sempre continuato a scrivere i miei articoli per Autotecnica e poi in questo periodo mi sta molto a cuore il tema dell'ambiente, su cui sto scrivendo alcuni articoli non ancora ultimati.

Mapelli Paolo. Adesso le pongo una domanda che poi estenderemo anche al sig. Moroni. All'interno dell'Alfa Romeo avete collaborato e conosciuto molte figure di spicco che - come voi - rimarranno nella storia della Marca. Ce n'è stato uno in particolare da cui sentite di avere appreso qualcosa che vi ha poi accompagnato nella vostra carriera e nella vostra vita?

Domenico Chirico. Lasciamo rispondere lui (sig. Moroni, n.d.c.) che io so cosa devo dirvi poi...

Mapelli Paolo (riferendosi a Guido Moroni). La sig.ra Ruocco mi ha detto che nutre una profonda stima per Ugo Gobbato...

Guido Moroni. Certo, per me si può dire che abbia creato l'Alfa Romeo, grazie a lui è diventata una grande Azienda portando con se tutto ciò che serviva a livello meccanico e tecnico per costituire una grande Azienda. L'ing. Gobbato lo porto nel cuore soprattutto perché si è interessato in toto all'Alfa Romeo e in assoluto per gli uomini che vi lavoravano. Si potrebbero dire tante cose su di lui ma io ho un ricordo in particolare: in tempo di guerra ero disegnatore all'ufficio Studi Speciali dell'ing. Richard assieme a Gioachino Colombo e facevamo le macchine da corsa. Mi ricordo che progettammo una vettura con un 16 cilindri posteriore per le ufficiali e un 12 cilindri posteriore per i clienti. Ricordo anche che fu costruito un prototipo chiamato Gazzella, una vettura tutta

nuova pronta per il dopoguerra. Come diceva Gobbato dovevamo prepararci, dovevamo lavorare ed essere pronti perché ci sarà un momento in cui la guerra finirà e noi dovremo essere pronti! Ugo Gobbato era come un padre per molti di noi e ricordo un avvenimento in particolare. Ero con Gioachino Colombo e con circa altri 20 ragazzi agli Studi Speciali che era stato trasferito in quel periodo sul lago d'Orta e si stava lavorando finché una sera qualcuno disse che l'indomani bisognava essere alla quinta portineria a Milano. Devo precisare inoltre che noi - essendo ragazzi - avevamo un foglio che ci esonerava dal servizio militare e ci fu fatto sapere che agli impiegati questo era stato repentinamente tolto. Arrivati in Alfa ci dissero che quindi eravamo stati "licenziati" come impiegati ma subito "riassunti" come operai. Questa disposizione fu data dall'ing. Gobbato proprio al fine di non farci partire per la guerra: questo è il ricordo che ho di un grande uomo. Vi farò un altro esempio, raccontatomi da persone a cui credo incondizionatamente. Un giorno arrivarono i tedeschi in Collaudo pretendendo di portar via quattro autocarri con al volante altrettanti collaudatori. Questi obbedirono e si ritrovarono nei pressi del cortile di una scuola, uno di questi collaudatori di nome Testa nell'attesa andò in un bar lì vicino e telefonò in Alfa Romeo dove Ugo Gobbato gli disse di venir via e di lasciare là tutto. Costui ritornò mentre gli altri tre collaudatori dovettero fare la guerra. Ecco che persona era Gobbato: ha sempre lavorato per l'Azienda ma soprattutto per gli Uomini e io me lo ricordo proprio così. Mi ricordo la cosa più brutta, il giorno in cui venne assassinato. Dopo la guerra venne fatto un processo a Gobbato il quale ne uscì totalmente innocente, qualche giorno dopo stava uscendo dall'azienda a piedi - non in bicicletta come suo solito - e io che ero lì in cortile mi offrii di portarlo a casa in automobile. Lui rifiutò il mio passaggio dicendo che ci sarebbe andato a piedi e fuori dalla fabbrica lo uccisero. Dissero che questa morte era per ragioni politiche, invece molte persone che lo conoscevano bene - tra cui anche il figlio - dicono che fu ucciso perché c'erano delle cose che molto più importanti che non dovevano essere svelate. Ma parliamo dei giorni nostri. Quando partecipo a queste conferenze io penso a voi, che siete innamorati dell'Alfa e dovrete esserlo sempre. Quando guidate le vostre auto dovete sempre pensare a quello stabilimento su cui campeggiava la scritta Alfa Romeo: lì si entrava col cuore e si lavorava tutti insieme, dal direttore all'operaio al meccanico perché era bello essere lì; tutti si innamoravano del loro lavoro, dal motorista al cambista al fonditore. Da noi era come una famiglia, dai direttori agli operai ai giovani ingegneri (indica Domenico Chirico). Io ero in Collaudo con Sanesi, imparando tanto da lui anche se non era un tipo che insegnava ma ti lasciava fare esperienza: se diceva qualcosa voleva dire che c'era un problema, se non diceva nulla significava che la macchina era a posto. Sanesi era un ottimo corridore, provando tutte le auto da corsa. Era un grande uomo come tutti gli ingegneri nuovi (ancora uno sguardo a Chirico) che entravano in Alfa e ai quali cercavo di insegnare come si guidava. Quando si usciva io dicevo loro le mie sensazioni - tira a destra tira a sinistra - e l'ingegnere mi spiegava meccanicamente il perché. Quindi io "andavo" a scuola di teoria da loro e loro imparavano da me a guidare. Ricordatevi che allora pochi avevano la patente e pochi sapevano guidare. Però non guidavi troppo bene tu (riferendosi a Chirico). Qui davanti a me in platea c'è un uomo figlio di un grande direttore dell'Alfa Romeo, l'ing. Quaroni, il quale parlava con noi collaudatori un quarto italiano e tre quarti milanese.

Pubblico (ing. Quaroni). Tu mi hai insegnato a guidare la Matta, ti ricordi?

Guido Moroni. Certo che mi ricordo, eravamo a Monza a presentare un gruppo di macchine, di case automobilistiche diverse, ed io ero lì con la Matta. Proprio in quel periodo Sanesi era a casa dolorante a causa delle ustioni riportate in una prova in America

ed io ero "solo" in Collaudo. In questo particolare periodo è nata questa vettura che ho seguito esclusivamente e per la quale sono stato addirittura tre mesi in Spagna per introdurla ai militari spagnoli. Nello stesso inverno dovetti fare la stessa cosa solo che in Jugoslavia. In questo caso c'erano diverse marche oltre l'Alfa Romeo quali la Citroen, la Renault e la Mercedes per citarne alcune. Avevamo a bordo un ispettore e tutta l'attrezzatura di rilevazione necessaria: si partiva alle sei di mattina e non si sapeva quando si sarebbe tornati in quanto dovevamo fare sempre le strade più impervie per giunta in inverno, quindi con neve o fango. Tornando al discorso originario noi eravamo innamorati di tutto il lavoro che facevamo, bello o brutto che fosse, poiché questo era sempre entusiasmante! Ho un'immagine fissa del ritorno a casa: ritornati in Italia, sopra Trieste, era notte, si vedevano tutte le illuminazioni della città e sembrava quasi di essere in America! E guardando questo panorama si discuteva della nostra attrezzatura che - confrontata con quella degli altri partecipanti - era carente in alcuni settori. Sono innamorato ancora ora dell'Alfa Romeo perché era una grande famiglia in cui ricordo anche con piacere l'ing. Satta, uomo con una analisi istantanea rigorosa e precisa, e tanti altri citati dalla sig.ra Ruocco in precedenza.

Domenico Chirico. Purtroppo loro non li hanno conosciuti e non li possono apprezzare che per quello che hanno letto...

Guido Moroni. Lo so, bisognerebbe scrivere un libro! Un libro per ogni personaggio.

Pubblico. Lo scriva!

Guido Moroni. Ma se mi hanno detto che ho la penna di legno! Anche in Collaudo non era il mio forte scrivere, non sono nato per fare questo! Per parlare sì!

Domenico Chirico. Lo ringrazio ovviamente per l'intervento (riferito a Guido Moroni) ma mi riallaccio a quello che ha detto su Sanesi: a Balocco i tempi migliori li faceva Moroni rispetto a Sanesi. Tu eri più bravo di lui a guidare un'automobile!

Per mia esperienza ricordo con particolare piacere Orazio Satta, che è stato mio capo prima ma l'ho capito come uomo poiché passava tantissimo tempo con noi, con gli operai, con tutti. Non si rintanava in ufficio. Io questo l'ho imparato ed ho seguito la stessa strada, tant'è che io non mi mettevo in ufficio a fare le relazioni ma le facevo a casa, con profondo dispiacere di mia moglie. Perché io in Azienda preferivo stare con le mie persone, preferivo ragionare con loro e credo di sapere che la maggior parte di loro ancor oggi mi voglia bene.

Mapelli Paolo. Parliamo ancora degli uomini. Lei nella sua prefazione parla di un tragico 1974 seguito poi da un decennio in cui le vendite si sono pietrificate. Da tecnico come ha vissuto quegli anni e quali sono stati i personaggi a causare tutto ciò?

Pubblico (ing. Quaroni). Tranne che in Svizzera, abbiamo venduto 10.800 automobili solo nella Confederazione Elvetica nonostante si dicesse male dell'Alfasud perché arrugginiva addirittura sul tecnigrafo e nessuno prima ne dopo ha saputo vendere più della metà di quello che hanno venduto i miei 69 uomini.

Domenico Chirico. L'argomento è veramente enorme, non si può stare a disquisire su tutto in quanto c'è di mezzo pure la politica e alcuni politici in particolare che ancora oggi

comandano quest'Italia... Quel periodo fu veramente tragico perché già nel 1973 c'era stata la guerra nel Kippur con la conseguente crisi energetica e l'impossibilità quindi di vendere automobili, i nostri magazzini erano pieni di auto invendute e come se fosse niente la politica ha falciato tutta l'alta direzione Alfa Romeo rimanendo senza capi per un lungo periodo, almeno un anno. Questo è stato drammatico ed a ciò vanno aggiunti gli scioperi, il terrorismo...ma soprattutto nel 1974 vi è stata la morte di Orazio Satta. Io sono convinto che senza la sua morte sarebbe successo qualcosa di meglio all'Alfa. Comunque per saperne ancora di più c'è un libro scritto da Gianola ed intitolato "Luraghi L'uomo che inventò la Giulietta" (titolo fornito dalla sig.ra Ruocco) dove si parla di Luraghi e della sua estromissione dall'Alfa Romeo, su questo libro c'è tutto l'inquadramento storico necessario.

Mapelli Paolo. Ha parlato della politica che influenzò anche l'Alfa Romeo. Ma oltre a parlare della politica del Paese, parliamo della politica all'interno dell'Alfa Romeo. L'Alfa Romeo ha soppiantato il V6 Busso in favore dell'Holden per la nuova produzione. Secondo lei è vero che il V6 era al limite dello sviluppo e non sarebbe più stato in grado di reggere le future normative antinquinamento o che comunque era troppo obsoleto per le automobili del giorno d'oggi?

Domenico Chirico. La cosa fondamentale è questa: anzitutto il motore attuale a sei cilindri è fondamentalmente Alfa Romeo perché tutto quello che c'è al di sopra della linea di basamento è stato tutto progettato ad Arese, dai motoristi dell'Alfa Romeo. Quando la Testa del motore, che è la sua parte "pensante", è progettata da uno specifico team è come se tutto il motore fosse nato da lì. Quindi l'effetto sinergico con General Motors serve solo a ridurre i costi unitari e comunque è essenzialmente un motore Alfa Romeo in quanto ad iniezione diretta, variatori di fase ed è dotato di tutto quello che al giorno d'oggi deve avere un motore moderno a benzina. Non cambia niente, anzi, meglio. Meglio perché almeno costa di meno; ovviamente viene prodotto in Australia, collaudato in loco e successivamente spedito qui.

Mapelli Paolo. Cosa ne pensa dell'attuale produzione Alfa Romeo e soprattutto della tendenza attuale dell'aumento considerevole delle masse, che può "tarpare le ali" ad un buon motore?

Domenico Chirico. Lei mi colpisce profondamente con queste domande. Lei deve sapere che io sono sempre stato un combattente delle vetture leggere. Nel libro parlo addirittura di una particolare variante della vettura Alfasud nella quale siamo riusciti a togliere ben 70 Kg di peso, fu fatta apposta nel periodo della crisi energetica e non si faceva altro che parlare del modo per ridurre i consumi. Non dobbiamo dimenticare che ci fu un lungo periodo virtuoso per quanto riguarda i consumi, periodo tuttora dimenticato visto che oggi le persone viaggiano con i Suv pesantissimi e che personalmente odio perché non è giusto inquinare in quel modo. Comunque il problema del peso è gravissimo. Non vi starò a raccontare come si progetta una macchina leggera visto che è già scritto nel libro; non è assolutamente facile costruire una macchina leggera ma è di sicuro più difficile alleggerirla poi, quasi impossibile in quanto gli investimenti per la produzione sono già stati fatti e nessuno butta all'aria quello che è stato già fatto per fare qualcosa di diverso. Quindi la vettura deve nascere "giustamente leggera" e non deve nascere pesante come si fanno ora le automobili. Questa a mio avviso è veramente una tragedia, i progettisti dovrebbero cambiare mestiere e fare qualcos'altro.

Mapelli Paolo. Se lo posso chiedere, come si fa ad abbattere il peso di una vettura?

Domenico Chirico. Lo si fa punto per punto, guardando ogni singola parte di una vettura, cercando di ragionare sul perché è fatto in quel modo e se non si potrebbe fare in modo diverso. Prenda una vite con dado e controdado, lo guardi applicato su una vettura. Vedrà che magari una volta avvitato sporge per qualche millimetro il filetto. A che servono? Servono semplicemente perché nelle tabelle normate c'è quella e non una col gambo un poco più corto! Se lei prova a tagliare tutti gli estremi di tutte le viti che ci sono in quell'auto vedrà come si può ridurre il peso. Io ho portato l'esempio della vite, ma vi sono tantissimi altri esempi in più; ad esempio c'è un bellissimo strumento di calcolo detto ad elementi finiti che ti permette di mettere il materiale giusto al punto giusto e di levare gli eccessi di quel materiale nei punti esatti. Guardi, nel 1974-1975 tutte le riviste tecniche avevano moltissimi articoli che spiegavano come alleggerire le automobili perché in quel momento tutto il mondo pensava in quel modo. Da allora il mondo ha smesso di pensare in questo modo giusto per dar vita a quei mostri di pesantezza che vediamo oggi sulle strade. Noi portiamo a spasso delle tonnellate inutilmente. Non voglio dare nomi e cognomi di certe vetture recentissime anche Alfa Romeo che sono pesantissime e che poi fanno la disperazione dei progettisti. Per esempio il mio amico Piccone è disperato perché continuano a tormentare i motoristi perché i motori non hanno potenza, non hanno ripresa, non accelerano; poi si vedono questi mostri pesantissimi con delle sezioni frontali immani per cui ci vogliono sempre tanti cavalli per farli marciare.

Quaroni. Posso aggiungere una cosa? Questa filosofia purtroppo ci viene dall'America, sono stati gli americani a dire "meglio un Kg in più che due minuti di lavoro in più" perché a loro non interessava nulla del prezzo della benzina. Perché a loro il peso "non costava" mentre a noi costava da morire. Ricordo Satta che limava anche un Kg di peso per far risparmiare mezzo centimetro cubo di benzina!

Domenico Chirico. Vedrete che interverrà qualcosa che farà cambiare questo trend perverso: la CO₂. Per combatterla dovremo razionalizzare molte cose facendo veicoli più leggeri. Ancora oggi c'era un signore che lanciava strali contro i veicoli come se fossero solo questi a generare CO₂. Egli diceva "Bisogna andare con i treni", come se nessuno dovesse fabbricare energia elettrica per far funzionare i treni senza produrre anidride carbonica. Questo signore è un grande ministro italiano, ministro dell'ambiente.

Mapelli Paolo. Lei ha parlato di progettazione. Durante tutta la sua storia in Alfa Romeo come è cambiato il metodo progettuale. Di che innovazioni tecnologiche si è avvalsa per migliorare la progettazione? Cinquant'anni fa si utilizzava il tecnigrafo, oggi si utilizza il computer.

Domenico Chirico. E' stato sicuro un bel cambiamento l'introduzione del pc. C'è comunque chi scrive che il computer fa tutto da solo, allora provate a mettervi di fronte a questo strumento, schiacciando un bottone, per vedere se il risultato è una buona autovettura. No non è così, ci aiuta semplicemente nel nostro lavoro, le idee vengono dalla nostra testa! Chiaro che oggi ci sono sistemi di calcolo molto evoluti che non c'erano una volta, come il programma ad elementi finiti, e permettono un calcolo più preciso. Non illudiamoci che possa il computer risolvere la progettazione di un'automobile.

Mapelli Paolo. Tornando alla storia, di tutti i modelli a cui ha partecipato alla progettazione, quale è stato per lei il più gratificante? Qual è il modello in cui lei si identifica di più come progettista?

Domenico Chirico. Visto il mio passato dovrei dire l'Alfasud, ma non è così. Con l'Alfasud mi sono divertito, abbiamo inventato molte cose, facendo un sacco di brevetti. Ma la vettura che mi ha dato più grande soddisfazione è la 164. Che ho seguito dall'inizio alla fine, interamente, da quando fu creato il comitato paritetico Alfa Romeo - Fiat fino al lancio finale con lo spettacolo fatto con Enrico Mentana. Uno spettacolo organizzato all'allora Palatrussardi. Ghidella per questa vettura fece le cose in grande. Comunque è bene precisare che vennero fatte due presentazioni per questa vettura: una per i concessionari Alfa Romeo, invitati a Milano al teatro Nuovo con Mentana allora freelance; l'altra molto più grande e mise in collegamento diretto tutti gli stabilimenti del gruppo e i rispettivi operai. Questo spettacolo fu un altro avvenimento ancora.

Pubblico (Grandprix130). Se posso vorrei fare una domanda proprio sulla 164. Secondo lei le varie accuse di cattiva stabilità e poca tenuta di strada della 164 sono fondate oppure no? Premetto che ho una 164 2.0 turbo 4 cilindri.

Domenico Chirico. Nel libro parlo di una anomalia della 164, caratteristica della motorizzazione 3.0 ma successivamente eliminata. Non credo perciò che il turbo 4 cilindri ne possa risentire in quanto arrivato dopo. Il problema della 3.0 è che se si schiacciava a fondo l'acceleratore la coppia arrivava tutta insieme causando un "effetto biscia" sull'auto.

Pubblico (Grandprix130). Io so che questo effetto biscia l'ha sempre fatto, da quando aveva 0 km ad oggi.

Domenico Chirico. Bene, questo difetto è stato successivamente eliminato. Questo l'ho proprio scritto con tanto di figure sul libro ed è stato l'evento che mi ha dato più dispiacere nella mia carriera, assieme ad un'altra che però non vi racconto...

Guido Moroni. Dico una cosa sulla tenuta di strada. Comunque la 164 quando è entrata in produzione andava molto bene poiché all'Alfa Romeo tutte le nostre macchine hanno sempre avuto la peculiarità della tenuta di strada. La cosa che mi spiace è che la produzione straniera a poco a poco si è avvicinata a questa nostra peculiarità. E questo mi spiace soprattutto per il commerciale poiché ora un cliente non si pone più questo problema, ma sceglie la macchina solo in base al design, se gli piace o meno. Perché è quasi sicuro che comunque va bene come comportamento stradale.

Domenico Chirico. Purtroppo adesso c'è una cosa che lo trae in inganno (rivolgendosi a Moroni): l'elettronica. Loro (rivolgendosi a Moroni) guidavano come se l'ESP fossero loro e se c'era una sbandata erano loro stessi a sapere come rimettere la macchina in carreggiata. Adesso l'elettronica fa quello che loro erano capaci di fare.

Guido Moroni. Comunque vorrei scusarmi per quello che ho detto prima, adesso non vorrei che qualcuno non comprasse più l'Alfa per comprare una Mercedes!

Pubblico (Annamaria). Volevo sapere che vettura possiede e guida tutti i giorni.

Domenico Chirico. Mi ha fregato! Siccome non faccio più lunghi viaggi, ho preso una Fiat.

Guido Moroni. Io sono ancora un'Alfista, guido regolarmente un'Alfa 33.

Pubblico (ing. Quaroni). Voglio fare una domanda politica. Tu sei stato uno dei primi assunti da mio padre e sei uscito dall'Alfa dopo di me, nel 1988. Hai passato tutte le direzioni e visto tutte le tragedie che sono avvenute. Siccome io l'ho dimenticato non riesco a ricordarmi il nome dell'impunito che ha regalato l'Alfa Romeo alla Fiat invece che darla alla Ford per tanti bei soldi. Ricordo forse male che quando sono venuti quelli della Ford erano impazziti per i nostri centri di calcolo e per questo erano disposti a pagare una fortuna? Chi è stato colui che ha fatto la Prodezza di vendere l'Alfa Romeo alla Fiat?

Domenico Chirico. Io non lo posso sapere, ma mi sa che non è stato lui. Leggendo il mio libro qualcun altro probabilmente arriverà a pensare la stessa cosa. Io non lo amo ma si è dato da fare moltissimo per farci fare accordi con la General Motors e poi anche con la Ford: non poteva venire che da lì questo input. La faccenda è troppo delicata ma sinceramente non so dirvi... Comunque con la GM era in programma anche un bel coupe ma poi è subentrata la Ford che però non è arrivata in fondo alla trattativa...

Pubblico (Grandprix130). Quanto ha influito l'abbandono della trazione posteriore sulle vendite e sulla clientela tradizionale Alfa Romeo?

Domenico Chirico. Tutto questo è avvenuto in un momento di transizione, quando ancora c'era la splendida 75 equipaggiata sia con Twin Spark che col 6 cilindri. Anche se l'introduzione della trazione anteriore venne facilmente digerita grazie all'esperienza Alfasud, quindi la gente in qualche modo si era abituata a questo nuovo schema meccanico. Inoltre all'epoca Alfasud la strada verso la trazione anteriore era già stata tracciata dalla 128 Fiat e quindi gli italiani avevano già capito che si poteva guidare con questa nuova tipologia. Non credo che abbia influito sulle vendite; anzi con l'arrivo della Fiat le vendite erano schizzate verso l'alto e si era arrivati ad Arese a produrre di nuovo 650 autovetture al giorno, punta massima che si era raggiunta negli anni d'oro con la Giulia Super. Di conseguenza le cose stavano andando bene, finché non successe di nuovo un riassetto in casa Fiat.

Pubblico (Grandprix130). Il suo parere tecnico sulle due soluzioni? Per quale propende?

Domenico Chirico. L'ho espresso più volte dicendo che a mio parere - ragionamento più commerciale che tecnico - l'impero (Fiat, n.d.c.) doveva tenere una versione a trazione posteriore per contrastare i tedeschi di Mercedes e Bmw che l'adottano entrambi. Però ricordo l'ambiente Fiat in cui entrammo all'epoca dell'acquisizione - l'ing. Scolari in particolar modo - e nel quale la trazione posteriore non esisteva assolutamente, non aveva ragione di esistere. Stesso discorso che faceva il mio professore Antonio Fessia.

Pubblico (Grandprix130). Un'ultima cosa. Il ponte De Dion che ad un certo punto ci hanno fatto credere che non era più sicuro e che una macchina con quel sistema sarebbe stata obsoleta... Hanno smesso di fare le Alfa col ponte dicendo che c'era di meglio e che la tecnologia andava avanti. Il suo parere personale?

Domenico Chirico. Il De Dion è quel ponte che mantiene sempre le ruote posteriori appoggiate al terreno in modo verticale. Quindi quando una ruota è appoggiata al terreno con tutta la sua superficie sviluppa la massima tenuta. Questa è la sua principale caratteristica. Adesso con le sospensioni posteriori indipendenti riescono anche a farle sterzare in fase con le anteriori e devo dire che non sono affatto male. Nel periodo in cui fu abbandonato il De Dion stava per essere commercializzata la 164 con le sospensioni indipendenti, che erano ben diverse da quelle di oggi...

Pubblico (Grandprix130). Io la 164 ce l'ho e per me è sempre stata una gran macchina. Ha dei grossi limiti in fatto di stabilità e poi quel problema di cui abbiamo parlato poco fa.

Domenico Chirico. Scusi, distinguiamo la stabilità dall'altro fenomeno chiamato mancanza di aderenza temporanea provvisoria sotto fortissime coppie in avviamento con le marce più basse e corte. Quando lei parla di tenuta di strada è un altro discorso, la tenuta di strada fa riferimento a comportamenti di sotto-sovrasterzo e non so se possiamo accusare la 164 di avere problemi da questo punto di vista.

Pubblico (Grandprix130). No non l'accuso di questo. Ma il primo impatto quando la si guida è che sia un'auto piuttosto leggera da guidare soprattutto nelle curve veloci e a cui bisogna riservare un po' di malizia.

Domenico Chirico. Nelle marce corte o anche in quelle lunghe?

Pubblico (Grandprix130). Anche in quelle lunghe e ad alte velocità. Non ti dà quella sensazione di vettura piantata a terra come lo dava il Ponte De Dion sull'Alfetta, la 75. Io ho avuto quest'impressione. Soprattutto in accelerazione.

Domenico Chirico. In accelerazione sì. Poi - ripeto - questo difetto è stato eliminato. Comunque leggerete tutto sul libro. Attenzione perché questo difetto c'era solo sulle macchine potenti: le 3.0 e le Turbo. Perché la 2.0 TS e il TurboDiesel non l'avevano. Paradossalmente il diesel, con tutta la sua coppia, non aveva questo difetto a causa del compressore che ritardava l'arrivo di quest'ultima facendola entrare quando ormai la macchina aveva già acquisito velocità. Lasciatemi aggiungere inoltre una cosa bellissima. Quando facevamo le prove c'era un altro difetto: lo sterzo tendeva a prender sotto. Abbiamo risolto questo inconveniente mettendo delle molle di richiamo sul sistema di sterzo. Da allora si poterono fare salite tortuose e piene di curve a tutta birra senza pericolo di problemi nelle curve poiché lo sterzo aveva un ritorno sincero e preciso.

Mapelli Paolo. Io devo per forza di cose farle una domanda sull'Alfasud, modello alla quale la storia lo lega indissolubilmente. Nel suo libro vi è un paragrafo "Alfasud - il perché di una nuova vettura", ci può invece spiegare "da dove" è nata? C'era già in seno all'Alfa Romeo l'idea di fare una vettura così diversa dalle altre?

Domenico Chirico. Nessuno in Alfa Romeo aveva pensato di dover fare una vettura del genere. Invero qualcuno ci aveva pensato nel 1950: se voi andate al museo Alfa Romeo vedrete una piccola vettura a trazione anteriore che qualcuno aveva disegnato in quel periodo. Non vide mai la produzione di serie (ma allo stadio di prototipo venne provata dal sig. Moroni, n.d.c.) probabilmente anche per un diniego venuto da Torino. Nulla avvenne finché un giorno entrò Satta nel mio ufficio avvisandomi che Hruska era tornato e

mi voleva parlare, correva l'anno 1977; andai da lui e si mise a parlare come se io già sapessi su cosa avrei dovuto lavorare. Credo di essere diventato pallido in quel momento anche perché Satta non ci aveva mai parlato di una nuova vettura così diversa, che nei piani Alfa sicuramente non c'era. Da quanto ho letto poi capii che erano Satta e Busso, sicuramente più quest'ultimo, a volere una vettura a trazione anteriore; tant'è che quando prendemmo in mano l'Ufficio Tecnico trovai costruito un gruppo con motore, cambio, transaxiale...proposta che però non venne poi più costruita. Per quanto riguarda invece la vettura Alfasud, l'ha pensata così come doveva essere Hruska: sapeva - avendoci lavorato - che la Fiat stava preparando la 128 e sapeva come era fatta, quindi era evidente che non voleva assolutamente farla come quella. Non dimentichiamo anche che Hruska lavorò molto sulla maggiolino, che guardacaso montava un boxer al posteriore. Da questo lui immaginò una macchina a trazione anteriore dotata di motore boxer. Quindi l'idea fu fondamentalmente sua. Poi non vi sto a raccontare particolari quali le valigie - delle dimensioni da lui assegnate - che dovevano stare nel bagagliaio (e quindi la conformazione del posteriore per permettere questo carico); oppure la posizione dei piedi nelle sedute posteriori. Uscivo stremato da tutti i saloni che visitavamo perché mi faceva salire su tutte le auto; lui si sedeva al posto di guida regolando il sedile per le sue dimensioni e poi andava a sedersi dietro dicendo "Vedi, qua non ci si sta, mentre sull'Alfasud sì". Il che vuol dire che abbiamo fatto i salti mortali in progettazione per farci stare due Hruska: uno davanti ed uno dietro! Come detto poco fa furono le valigie nel baule a far nascere la sagoma della macchina: Giugiaro perciò ebbe come punti spinosi da trattare l'abitabilità e le dimensioni del bagagliaio. Assumendo una conformazione fast-back.

Pubblico (ing. Quaroni). Linea che hanno copiato poi tutti gli altri costruttori. Compresa la Seat

Domenico Chirico. Invece no. Io mi trovavo a Londra con te quando tu mi chiamasti, mi ricordo ancora che con quella chiamata mi rovinasti la giornata! Mi dissi che era uscita una macchina che era come l'Alfasud. Era la Citroen GS, macchina a due volumi presentata qualche mese prima che uscisse la nostra vettura.

Pubblico (ing. Quaroni). Però quella era raffreddata ad aria e così abbiamo salvato la cena...

Lasciami dire un'ultima cosa. La sera prima che presentassimo la Giulietta nel 1954 telefonò a mio padre il ragionier Valletta il quale disse a mio padre: "Ingegnere, lei vuol far uscire questa macchina domani a 1.315.000 lire. Ma lei ci uccide il 1.100. Alzi il prezzo!". Mio padre rispose con delle parole che si possono riferire solo in confessionale...dicendogli che aveva 12.000 persone da mantenere e che non poteva fare una cosa del genere; anzi, se avesse potuto, l'avrebbe abbassata di 20.000 lire. Però la Fiat riusciva in tutti i modi a portarci la stampa contro. Per tutta la mia vita lavorativa sia in Alfa Romeo che sotto l'egida Fiat.

Domenico Chirico. Mi stai trascinando, allora anche io devo dire una cosa. Una delle spinte fondamentali che mi hanno portato a scrivere questo libro furono proprio le cose orrende che ho letto negli anni da una certa stampa. Non dimenticherò mai quel numero di Quattroruote dove si vedeva il nostro Palazzo Alfa Romeo inclinato tra i flutti di una tempesta. Carogne. Dopodiché è chiaro che la gente non comprava più le automobili. La domanda è perché un giornale come Quattroruote debba fare certe cose telecomandate?

Ma ancora peggio, un certo signore tedesco che ogni tanto firma articoli su quella rivista in anni recenti ha scritto un articolaccio contro l'Alfa Romeo di una volta dicendone di tutti i colori. Ma che interesse ha questo Fischer a scrivere certe cose?

Pubblico (ing. Quaroni). Sarà perché non gli abbiamo dato la macchina. Vaccaio dava la macchina a tutti! Auto Motor und sport parlava bene di noi perché lo foraggiavamo!

Domenico Chirico. Intendiamoci, nel mio libro non entro in polemica con nessuno, però spero che la gente che lo leggerà si possa rendere conto del perché sono successe certe cose e del perché l'Alfa Romeo sia andata a finire così male. Io abito vicinissimo alla fabbrica di Arese e non vi dico il dispiacere di vederla smantellata per buona parte. Non c'è più niente. Hanno raso tutto al suolo.

L'unica cosa che posso dire ora è che alle frontiere stavano arrivando i "barbari" e invece di dare contro a noi ammazzando una parte produttiva dell'Italia, perché non si sono messi a guardare cosa succedeva al di là delle frontiere? Io a Torino ho trovato gente col petto in fuori e l'aria da "sappiamo fare tutto noi": l'abbiamo visto. Perché se tu non ti dai da fare e non hai la Concorrenza anche in casa non puoi spingere i tuoi uomini a fare sempre meglio! La concorrenza è utilissima per spingere a dare il massimo, piuttosto che annientarla e sedersi sugli allori. Ora come ora in Italia da questo punto di vista non c'è concorrenza ma fortunatamente le frontiere sono ormai mondiali e quindi bisogna darsi da fare nella progettazione, ma allora tutto questo era stato dimenticato...

Pubblico (ing. Quaroni). Però quando sono andato per conto della Fiat a vendere dei forgiati alla Mercedes mi hanno dato un disegno di una sala anteriore da portare alle fucine Fiat. Qui hanno fatto i prototipi e li hanno spediti a Kassel. Arrivato pure io a Kassel mi dissero: "Guardi ingegnere, noi non avevamo dato questo disegno...fateci i campioni come vi sono stati richiesti da noi". Tornato a Torino mi dissero di riferire che le cose si facevano come dicevano loro e che se questo non stava loro bene di produrle da soli. Difatti non se ne fece più nulla.

Domenico Chirico. Sembra che ora le cose siano cambiate e lo spero, sono italiano!

Pubblico (SSj1985). Volevo sapere cosa ne pensa dell'abbandono delle corse da parte dell'Alfa Romeo...

Domenico Chirico. Delle corse sinceramente non ho molto da dirvi in quanto ero fuori dall'ambiente. L'unica cosa che vi posso dire, poiché l'ho vissuta in diretta, è stata l'esperienza della TZ e un po' quella della GTA. Con la TZ abbiamo ottenuto delle vittorie strepitose ai tempi ma nessuno se ne accorgeva poiché correvamo assieme a Porsche e Ferrari, a chi poteva interessare questo 1.600 che faceva dei tempi strepitosi? Per questo non ci fu un grande ritorno di immagine. Allora prendemmo la Gt e ne ricavammo la versione Gta che vinse molte gare. Non saprei dirvi se per questo vi fu un grande ritorno commerciale. Perciò ancora oggi se volete avere un ritorno delle immagini in ambito corse c'è solo una via da percorrere: la F1. Ma come tutti sapete in F1 c'è già la Ferrari e quindi un rientro Alfa Romeo sarebbe impossibile oltre che senza senso, dato le ingenti cifre che bisognerebbe spendere. Come tutti ricordate ci provò Chiti ma non andò bene; solo in un anno si sarebbe potuto ottenere qualcosa, quello in cui Giacomelli partì in Pole Position al Grand Prix del Canada, ma venne buttato fuori pista dopo 12 giri da Lafitte. Perciò posso dirvi con certezza che Alfa Romeo non tornerà mai più nei gran premi, mentre per le altre

specialità non so dirvi. Chi decide - in tutti i casi - è Torino. Poi se guardo i tabulati di vendita delle vetture Alfa degli ultimi anni siamo attorno alle 200.000 unità nonostante le attività agonistiche, ne vendevamo molte di più in passato. Devo dire che i riflessi di quelle corse sulle vendite delle vetture non è stato poi così significativo. Ma di più non saprei dirvi.

Mapelli Paolo. Cosa la spinse a lasciare Alfa Romeo nel 1988? Come visse quei momenti?

Domenico Chirico. Tengo subito a precisare che non lasciai nulla, ma fui costretto ad andare; rimasi ancora per due anni come consulente esterno. La politica del gruppo fiat imponeva che a 60 anni un tecnico dovesse farsi da parte e lasciare l'Azienda in favore di nuove leve, anche se validissimo. Purtroppo anche molti dei miei collaboratori sono stati mandati via ed io stesso ho avuto questo compito ingrato. Scene tristissime, ve l'assicuro. Questa filosofia non veniva applicata solo in Alfa ma nella Fiat stessa: probabilmente pensavano che un uomo che aveva passato una vita in azienda, acquisendo conoscenza ed esperienza e soprattutto la propensione a non commettere certi errori, potesse essere tranquillamente sostituito da un giovane ingegnere in grado di fare le stesse cose ma pagandolo molto meno. Questo è l'errore concettuale che ritengo abbiano fatto alcuni responsabili del personale. Non riesco a trovare altra spiegazione se non questa per aver mandato via decine, centinaia di persone. La maggior parte della gente che ho dovuto mandar via, miei collaboratori, sapevo che erano gente in gamba e non così facilmente rimpiazzabile. Io sono stato fortunato poiché riconfermato dall'ing. Ghidella a capo della direzione tecnica dell'Alfa e ci sono rimasto fino all'epico giorno dell'11 giugno 1988. Però sono restato ancora due anni come consulente. Le prego quindi di farmi una domanda su quei due anni e su una macchina che non è mai nata progettata in quel periodo...

Questa autovettura era uno splendido coupé con motore 10 cilindri di cui nessuno ha mai parlato! Una vettura sviluppata dall'Alfa Romeo engineering e di cui mi sono occupato anche io essendo consulente. Questo motore dieci cilindri era montato su una vettura tipicamente due più due, tutta in alluminio: il mio sogno che si avverava! Leggera e molto rigida torsionalmente. Moroni, un giorno in cui avevo mal di schiena, mi disse di andare a provare con lui la Celebrity grace: era una 164 "pubblicitaria" con la quale Alfa Romeo faceva fare delle gare a Vip prima dei gran premi. Avevano una struttura metallica interna eccezionale che avvolgeva il pilota. Salgo con Moroni e immaginavo una macchina estremamente rigida e impossibile da sopportare per me quel giorno che avevo mal di schiena. Invece era una macchina stupenda: solitamente una macchina quando la inserisci bruscamente in curva si butta sul tampone mentre questa arrivava dolcemente ad appoggiarsi sul fine corsa. Non vibrava nulla, era una specie di monolite marciante. Sensazioni mai più provate su nessun'altra automobile. E mi dissi che una automobile si sarebbe dovuta avvicinare a quel comportamento: ebbene quella coupé dieci cilindri si avvicinava molto come comportamento. Avevo lo spazio disponibile per creare una serie di strutture che collegassero il lato sinistro a quello destro della vettura. Oggi le macchine non sono collegate. Davanti dove noi guidiamo cosa c'è a collegare la parte sinistra a quella destra? Nulla. Ovviamente per collegare le due parti tramite traverse dovremmo avere al posto dei piedi dei moncherini. Di conseguenza oggi tutte le macchine mancano di adeguata rigidità torsionale e in particolar modo le versioni spider in quanto mancanti di tetto. Proprio per questo lo Spider Alfa Romeo è così pesante: per mantenere una certa rigidità torsionale hanno dovuto creare delle strutture nella parte bassa. Comunque - per tornare al discorso iniziale - abbiamo perso una grande occasione per impadronirci della tecnica dell'alluminio che ormai Audi applica normalmente sulle sue vetture. Ho letto che

qualcuno pensa di fare le parti mobili della 159 in alluminio per alleggerirla arrivando a perdere così 150 Kg circa. Sono tanti. Comunque le parti mobili in alluminio fanno risparmiare parecchio e non collaborano alla rigidità dell'automobile.

Mapelli Paolo. Con questa domanda abbiamo terminato questa fantastica Tavola Rotonda che ci ha permesso di capire meglio alcuni aspetti cruciali della Storia Alfa Romeo.

Lasciatemi solo ringraziare i nostri ospiti per la loro partecipazione, la loro passione, la loro competenza. Inoltre un particolare ringraziamento va ai nostri sponsor e all'editore Daniele Cafieri, in grado di farci avere in tempo per la giornata tutte le copie del libro da noi richieste e prima di tutti gli altri.

Infine ringrazio a nome del Club Alfa Sport tutti i partecipanti per aver creduto in questo evento e chiedo loro ancora un attimo di attenzione visto che consegneremo al sig. Guido Moroni e all'ing. Domenico Chirico la tessera di Soci Onorari del club Alfa Sport.



