



## INTERVISTA A WOLFGANG EGGER

**Domande a cura di Carlo Alberto Monti, Presidente Club Alfa Sport**

Trascrizione: Mapelli Paolo, Responsabile Stampa

Fotografie: Mapelli Paolo per Club Alfa Sport

**Come vive la passione per l'Alfa Romeo un tedesco?**

Mah, non è tanto una questione di nazionalità...

**Certo, anche perché la passione per l'Alfa Romeo non ha nazionalità...**

Sì, forse l'Alfa è una delle case più internazionali di tutte, anche perché ha un'idea di automobile pura...essenziale...ideale...cioè, la macchina più bella è l'Alfa Romeo, no?

**Certo, per noi sì, sicuramente!**



No, ma è così! Perché questo equilibrio dell'Alfa non è solo questione di peso, di dimensione, ma è un equilibrio generale. Non sfruttare le risorse all'eccesso ma fare l'eccellenza con l'impegno e la passione del genio umano. E' questa l'idea! E' come il rinascimento, le opere d'arte, le sfide dei templi tradotto in un discorso meccanica. Un valore umano valido in tutti i paesi del mondo, un discorso di fascino che rende libero ed indipendente l'uomo.

**Quando le è nata la passione per le auto e per l'Alfa Romeo?**

Da molto piccolo...

**Suo padre non era alfista, quindi da dove ha tratto spunto?**

No, mio papà era falegname e faceva le ruote in legno per le carrozze

No, sa, forse perché molti alfisti sono "generazionali" ...

No no... [la passione] è nata perché vedeo le Alfa fare i passi in montagna...

...quindi vedendone qualcuna... la passione scatta così...



Sì, sì.

Vedendone e sentendone una! Io mi ricordo il rombo e il profumo degli scarichi! Da bambino stavo dietro le marmitte e annusavo lo scarico, l'odore della benzina... Mi mettevo lì ed avevano un profumo buonissimo... adesso hanno un odore cattivo mentre ai tempi profumavano, poi con i carburatori...

Cosa ha provato nell'89 quando è stato assunto al Centro Stile Alfa Romeo?

Beh, sono stato assunto dopo due anni che lavoravo già lì... e per me era il raggiungimento del traguardo della vita, era realizzare un sogno.

Quale fu la sua prima auto in Italia?

Una Innocenti Mini...

...e la sua prima Alfa Romeo?

Una 146...

Gli elementi chiave per disegnare un Alfa Romeo. Beh, già stamattina ce ne ha parlato al Centro Stile. C'è qualcosa da aggiungere o c'è qualcosa di particolare che un'Alfa deve per forza avere per essere tale? Un punto base da cui non si può prescindere?

Il punto base è un concetto di estetica che io paragono sempre all'estetica antica. Cioè dove i concetti di naturalezza e minimalismo presente nella bellezza delle cose naturali deve emergere. La scultura dell'antichità ha espresso un po' questo... il tratto della mano o la curva aerodinamica, nello stesso momento te la trovi in natura nella foglia o nella silhouette di una bella donna... rendere bella un automobile con questo concetto di estetica la fa diventare viva.

Beh, non c'è dubbio, la mia domanda era più che altro che certe linee, certi stilemi, sembrano sempre appartenuti all'Alfa Romeo. Per esempio, se alla 8C fosse stato applicato il marchio Maserati, si sarebbe subito capito che non era il suo... C'è qualcosa che si riscontra in tutte le Alfa Romeo, pur avendo linee diverse... Ad esempio la 75 non ha nulla in comune a livello stilistico con la 156, eppure si capisce subito che sono entrambe Alfa Romeo!

E' lo stomaco...! E' il cuore, non so...!

Quante persone lavorano al centro stile?

Al Centro Stile lavorano in 70.

E i vari ruoli?

19 designer; 35 tra modellisti, lattonieri, sellai; alla gestione ci sono 8 tecnici e poi la segretaria, la logistica, i magazzinieri... è una piccola azienda...

Quante donne ci sono in proporzione e che ruoli hanno?

Sono un terzo del gruppo e più o meno equidistribuite nei vari settori.

Non c'è un settore dove sono più in proporzione o dove eccellono e viceversa?

No, no...anche perché al Centro Stile siamo stati sempre molto aperti...

Qual è l'Alfa non disegnata da lei che le piace di più?

La 33 Stradale, Scaglione per me...!

Quanto tempo passa al Museo per le sue ispirazioni?

Almeno 3 ore alla settimana. Magari per 15 giorni non ci vieni, ma quando lo fai ci stai anche mezza giornata...

Questa è una domanda scontata, alla luce degli ultimi avvenimenti: per quale altra casa le piacerebbe lavorare?

Nessuna! [risata]

...io intendeva, indipendentemente dal fatto che adesso vada all'Audi...



Guarda, c'è il discorso passione che è una cosa, poi c'è la professione. C'è l'amore e c'è la professione...Professionalmente esprimere certi concetti di automobile - senza copiare l'Alfa perché quello non si può fare! - è anche una sfida professionale. Siamo anche stilisti ed artisti, non sono un'istituzione!

No no certo, la mia domanda derivava solo dal fatto che lei ci ha messo sempre qualcosa di particolare e personale nel disegnare un'Alfa...

Qual è il futuro di Arese e del Centro Stile?

Eh, come faccio a esprimerlo? Per me un punto fondamentale - e lo sto dicendo anche ai vertici dell'Azienda - è quello di tenere un Centro Stile, un Museo ed un centro di Immagine e di cultura del Marchio qui a Milano.

Al di là del fatto che Arese non è più parte produttiva dell'Alfa Romeo mantenere comunque un caposaldo qui...

Assolutamente, non si può non fare così...

...una base storica insomma...

Sì ma che guardi anche al futuro, i contatti che hai qui (intendendo la vostra visita a museo e centro stile) non li puoi fare a Torino...o a Palermo tanto per dire, non esiste!



La 8C verrà costruita dalla Maserati?

Sì

Si farà una catena di montaggio nuova dedicata?

No, c'è già una catena che prevede questo numero limitato di vetture - 500 - e in grado di produrre circa 2,5 auto finite al giorno.

L'ipotesi, remota, di farla in serie è stata allora scartata...

Beh, sì...

Il motivo per cui è stato scelto di non farla in serie ma in versione limitata?

Mah, la serie limitata era giusto farla, perché anche nella tradizione le Alfa fuoriserie sono sempre state costruite in un numero esiguo di esemplari, mai in serie. Se guardiamo la storia, già 500 non è poco...La 8C è soprattutto una dedica verso gli Alfisti, verso i collezionisti...poi magari in un futuro le strategie cambieranno.

Per quanto riguarda la Spider (derivata da 8C...)?

Non è ancora stato deciso nulla.

Ma visto che si parla di "sbarco in America", con quali vetture si pensa di andare escludendo 8C e Spider da essa derivata?

Beh, la 8C ci va in 100 esemplari ed è già un primo approccio...

Sì ok, ma non penso che Alfa Romeo voglia tornare in America con sole 100 vetture...

No, certo...

Penso che 8C e Spider siano più che altro un avamposto per sondare il terreno...

Certo, le intenzioni ci sono e i piani andranno concretizzati...

Quale preferisce tra la Nuvola e la 8C?

Beh, la 8C direi!

Ma perché la paternità su di essa è totale o per altro?

No, perché ho fatto l'esercizio: un giorno le abbiamo messe una di fianco all'altra e quando le metti vicine allora capisci! La Nuvola non ha quella espressività che ha l'8C, la quale è poi anche una conseguenza della Nuvola...se non ci fosse stata la Nuvola probabilmente la 8C non sarebbe stata così: c'era bisogno di fare una "Nuvola" per avere una "8C". Quando lavori sulle idee...la terza la quarta migliorano, no? Fanno invecchiare le precedenti. Meno male, altrimenti...! [risata]

La Kamal purtroppo non è mai andata in produzione per diversi motivi, vorremmo sapere da chi è nata l'idea di fare un SUV così particolare...



Beh, per metà del nostro tempo ci dedichiamo alle "Alfa diverse", a quelle quindi che non rappresentano la continuità di gamma. C'era un esercizio che abbiamo fatto nel 2001 trascinati dalla voglia di tornare in America in collaborazione con l'Art Center di Pasadena. Ci siamo detti: "Cominciamo a lavorare un po' con la scuola per vedere le idee che ci potrebbero essere in università, facendo anche concorsi". E così è nato un progetto interessantissimo: c'erano cinque team di ragazzi che hanno proposto le Alfa per l'America e quattro di questi progetti erano delle SUV. Perché loro le stravedevano e da lì è nata l'idea in embrione. Sempre nello stesso periodo stavano partendo anche 8C, Diva, Junior e comunque ci dicevamo che quello dei SUV era uno spazio importante da seguire; un SUV compatto - dato che loro li concepiscono enormi - con ruote da 20 pollici e altre caratteristiche importanti, cioè una linea con muscoli e onde. Provando a farlo così poteva uscire qualcosa di interessante. E lì l'abbiamo fatto anche in fretta: in quattro mesi abbiamo dato alla luce il prototipo.

Visto che ha nominato la Diva, questa sembra essere scomparsa, non se n'è più parlato. Perché? So che era stata costruita in collaborazione con la ELASIS. Che obiettivi aveva?

Per noi c'era l'obiettivo di concretizzare un concetto di sportività Alfa Romeo assolutamente valido, per l'ELASIS è più che altro un muletto, un trasportatore di tecnologia e di possibilità di sviluppare le loro competenze sul piano tecnico - ancora oggi la stanno provando sulla pista per valutarne il comportamento - e tecnologico dato che è tutto drive by wire. Cioè dare l'immediatezza dei comandi, quell'immediatezza Alfa

Romeo anche con tecnologie modernissime. C'era perciò la possibilità di realizzare un prototipo marciante completamente nuovo insieme ad ELASIS.



Della 149 e della Junior chi si occuperà? Il Centro Stile o un carrozziere esterno?

Il Centro Stile...

...quindi non sarà più delegato ad un designer esterno...

No, no assolutamente...

Chi la sostituirà adesso?

Non lo so...

...una figura all'interno del Centro stile, un esterno...

Non posso decidere, è fuori dalle mie possibilità. Io propongo una soluzione di continuità

Cosa porterà con se dell'Alfa all'Audi?

[Egger fissa il Presidente per qualche istante, senza dire nulla] La nostalgia...