



Intervista a Domenico Chirico

Domande a cura di:
Carlo Alberto Monti, presidente Club AlfaSport
Lorenzo Bracchetti

Riprese video e fotografie di Paolo Mapelli
Trascrizione di Alessandro Mascia
Impaginazione di Emiliano Montani

Abbiamo molte domande da farle: alcune risalgono a vent'anni fa, altre invece riguardano tematiche affrontate nel libro. Cominciamo con l'Alfasud: si può dire che è la sua preferita, o è la 164?

La mia preferita è la 164, l'ho sempre detto, anche se la favorita in assoluto è la Giulia Super: quella è stata una macchina che mi ha dato molte soddisfazioni, rombosità (*boom*) a parte. La 164 era l'ammiraglia del momento, e poi Ghidella fece una presentazione strepitosa di quel modello, anche in tv. Noi non eravamo abituati a così grandi investimenti per la presentazione di una nuova autovettura.

L'assetto dell'Alfasud era un ottimo compromesso tra qualità ed economia e quasi una "scommessa" meccanica con il suo motore a sbalzo sull'anteriore.

Tuttavia la vettura era nota per alzare molto il muso in piena accelerazione, soprattutto nelle versioni più potenti, scompensando l'equilibrio generale della vettura nei rapporti inferiori e rendendo la guida difficile.

Sulle versioni più potenti dell'Alfasud c'era un leggero *torque steering*. All'inizio in pratica non ce ne accorgemmo perché il fenomeno si presentava solo quando il guidatore affondava completamente l'acceleratore con la marcia più bassa sulle versioni potenti, non certamente sulle vetture sotto le cilindrata di 1500 cm³, che furono le prime con le quali si iniziò la produzione nello stabilimento di

Pomigliano. Il *torque steering* si manifestò in modo evidente più tardi, sulla 164, che aveva la sospensione concettualmente simile a quella dell'Alfasud. Il fenomeno, presente solo sulla versione 3.0, si accentuava nelle partenze in salita, poiché il semiasse si inclina di più rispetto all'asse di sterzo sul quale si origina poi la coppia sterzante a causa del sollevamento anteriore. Ci doveva però essere asimmetria nel piano stradale (buche o altro), altrimenti le forze alle due ruote si controbilanciavano e non succedeva niente. Il Diesel e il Twin Spark non davano disturbi: sul primo a causa del "ritardo" del turbo la coppia massima arrivava quando l'auto aveva acquistato velocità, il secondo perché non disponeva di coppie motrici tanto alte da creare il *torque steering*.

Allora non si poteva certo simulare un comportamento stradale sul PC, nè risolvere con l'elettronica. Pensa che oggi si potrebbe riprendere lo schema meccanico dell'Alfasud per una "149", od opterebbe per la classica disposizione trasversale molto comune?

Non rifarei il boxer dell'Alfasud per la questione dell'inquinamento: la riduzione delle emissioni nocive funziona solo se i catalizzatori sono vicini alla camera di combustione. Ciò non si poteva fare perché i catalizzatori si sarebbero avvicinati troppo a terra. Quindi si sarebbe dovuto alzare il motore, soluzione adottata in Subaru, perdendo però la possibilità di realizzare un'auto con cofano basso e profilo slanciato.

Come motore preferirebbe il boxer al classico quattro cilindri in linea?

Quel quattro cilindri in linea ci fece disperare a suo tempo: fino a quando non arrivarono i contralberi impazzimmo per via della rombosità delle macchine, che disturbò le Alfa a partire dalle 1900 degli anni cinquanta. Le forze alterne del secondo ordine sono una grandissima "bestia": quando quelle eccitazioni vanno a finire sul pianale possono provocare risonanze all'interno dell'abitacolo, la qual cosa, ad un certo regime, si traduce in un aumento enorme della rumorosità e delle vibrazioni.



Per risolvere questo problema furono poi adottati contralberi solo sul 2000 TS 16 valvole.

Ricordo un fatto che ho descritto anche nel libro. Quando arrivò, Ghidella mi chiese di realizzare un Twin Spark sul basamento Fiat: non ce l'avesse mai detto! Ci siamo precipitati perché il basamento infatti aveva i contralberi, in modo da risolvere il maledetto *boom*. Ma prima di iniziare il lavoro riesaminammo il progetto originale del T.S. e notammo che i condotti di aspirazione non erano ben raccordati con quelli della testa motore. Ciò limitava alquanto la respirazione del motore, specie agli alti regimi. Rimettemmo al meglio le cose e, di conseguenza, aumentammo la potenza verso i regimi massimi. Quel motore su basamento Fiat non andò mai in produzione perché i mercati "tiravano" e Fiat e Lancia assorbivano tutta la produzione attuale del 4 cilindri. Realizzare una nuova linea era costoso e...anche inutile perché stava nascendo il nuovo motore a 16 valvole per tutto il Gruppo Fiat. Comunque l'esercitazione riuscì benissimo: fu un peccato non produrlo perché era un ottimo motore sperimentale che ci fece fare un figurone, in quanto progettato e realizzato in tempi strettissimi. Ghidella venne a trovarci nel Novembre del 1987 e gli facemmo vedere il motore montato. Non gli sembrava vero. Diventò un grande appassionato Alfa Romeo; pure a lui era venuto il mal d'Alfa (almeno così ci parve).

I freni montati all'anteriore dell'Alfasud erano identici a quelli posteriori dell'Alfetta: una buona soluzione per il contenimento delle masse non sospese, ma che nella pratica dava diversi problemi, come il surriscaldamento per la vicinanza al gruppo motore/cambio, così come la ridotta dimensione della pinza, che non consentiva frenate eccezionali, soprattutto se rapportate al diametro del disco. Ma soprattutto aveva un difetto, mai risolto fino alle ultime Alfasud e 75 (ad esclusione della Turbo America), quello di rompere dopo poche migliaia di chilometri il sistema di recupero usura pasticche, problema che comportava un certo ritardo nella frenata e nel caso dell'Alfasud causava il pericoloso bloccaggio delle ruote posteriori rispetto alle anteriori.

Perché furono fatte queste scelte e perché non si pose rimedio subito, invece di aspettare il modello 33, che però montava i tamburi al posteriore nelle versioni senza ABS?

I freni anteriori montati "inboard" furono indicati da Hruska, che era d'origine austriaca e, di conseguenza, molto sensibile alla tecnica tedesca. Era già in commercio l'Audi 80, una trazione anteriore con motore a 4 cilindri in linea ad asse longitudinale, sulla quale i freni anteriori erano montati all'uscita del cambio allo scopo di ridurre le masse non sospese, e Hruska pensava, logicamente, che fosse corretto adottare la medesima soluzione. Abbastanza presto, però, l'Assistenza cominciò a segnalare rotture dei giunti montati sul lato ruota. Il costruttore tedesco del giunto (Lobro), fornitore anche di Audi, non seppe fornirci delucidazioni, finché non concludemmo che quel pezzo era molto sollecitato perché era attraversato sia dalle coppie motrici che da quelle frenanti. Per queste ragioni fu

deciso di portare il giunto alle ruote ove non accade più nulla. Comunque, il discorso di quella scelta era legato alle masse non sospese.

L'Alfetta aveva anch'essa i freni all'uscita del cambio, ma i giunti alle ruote di questa macchina erano infinitamente meno sollecitati perché non esercitavano funzioni sterzanti.

Si passò ai freni posteriori a tamburo per riduzioni costi.

Dato che l'Alfetta e l'Alfasud sono quasi contemporanee, che lei sappia - visto che non si occupò dell'Alfetta - la soluzione dei freni on board sull'Alfetta è stata una "copiatura" di quelli Alfasud?

No, assolutamente: era già un patrimonio Alfa Romeo da prima, già dalle Formula 1. L'Alfetta non è nata così per ragioni tecniche, ma semplicemente perché la Giulia presentava una abitabilità longitudinale piuttosto modesta: bastava essere un poco più alti della norma e battevi con le ginocchia sullo schienale del sedile anteriore. Quindi si ebbero pressioni fortissime dalla direzione per fare una macchina con maggiore abitabilità.

L'Alfetta poi era una categoria superiore e quindi forzatamente doveva avere più spazio rispetto alla Giulia.

Certamente, ma per quanto riguarda la lunghezza sappiamo benissimo che il divanetto posteriore non poteva essere spostato verso l'indietro, perché si andava a finire sul passaruota posteriore e ciò andava a scapito dello spazio trasversale, e dietro in tre non si poteva stare bene. Perciò il sedile posteriore doveva restare là e l'unico modo per aumentare l'abitabilità longitudinale si poteva ottenere facendo avanzare i sedili anteriori. Con questo le gambe del guidatore si infilavano tra il tunnel centrale e il passaruota, che ora era entrato nell'abitacolo, lasciando poco spazio al poggiatesta. Anche l'Alfasud aveva lo stesso problema ma in misura ancora più accentuata.

Il fatto di aver spostato il cambio al posteriore per me ebbe il significato sopraddetto; si disse che l'operazione fu una miglioria per aumentare il peso sull'asse posteriore, ma 10 kg spostati al posteriore erano poca cosa... Sarebbe stato, secondo me, più logico prendere ad esempio lo schema Bmw con un asse anteriore molto spostato in avanti rispetto al motore, aumentando un poco il passo. Con quel sistema hai un migliore equilibrio tra le masse gravanti all'anteriore e quelle al posteriore con miglioramento della forza aderente su quest'ultimo.

In seguito provammo a progettare un'auto a trazione posteriore con migliore distribuzione di pesi e cambio anteriore: in numero d'ordine era 156 ma non se ne fece nulla...

Quindi questo progetto venne accantonato per l'ingresso di Fiat in Alfa Romeo.

Ricordo che una sera il ministro dell'industria Giovanni Marcora disse alla radio: "Nessuno si illuda che daremo soldi per investimenti su una vettura di gamma alta visto che in Italia ne abbiamo già diverse di quel tipo ed è assurdo farne un'altra per un mercato modesto come il nostro." Il riferimento alla nostra vettura era chiaro. Una mattina di poco tempo dopo venne per me e Surace l'ordine di andare a Torino, dove alcuni dirigenti Fiat ci avrebbero parlato di un modello chiamato T4, ovviamente a trazione anteriore. Ci diedero delle indicazioni di massima e ci dissero di controllare la montabilità dei propulsori Alfa entro quel pianale. Ciò per realizzare una sinergia comune e, di conseguenza, ridurre i costi di fabbricazione. Si trattò, secondo me, di una iniziativa intelligente e, difatti, si riuscì ad abbattere decisamente i costi unitari. Fu un'ottima strategia in quanto nessuno, guardando una 164, una Thema o una Croma, poteva capire che le tre auto che derivavano dalla stessa piattaforma. Per le verifiche non potemmo portare i disegni in sede ma si dovettero fare a Torino i controlli: mandammo dei disegnatori per vedere se i nostri motori (sia il 4 che il 6 cilindri) potevano entrare in quel pianale. Scoprimmo presto che nessuno di questi ci stava, nonostante la larghezza abbondante di quel pianale. Quindi ci fu una profonda opera di *trasversalizzazione* dei motori che portò ad una rivisitazione delle loro parti anteriore per alloggiarli. Il nostro iniziale progetto per la 156 era, ormai, abbandonato per sempre.

Lei quale avrebbe preferito vedere alla luce?

Se avessimo avuto soldi in Alfa Romeo probabilmente avremmo continuato sulla linea della trazione posteriore, ma il gruppo Fiat non ha mai preso in considerazione un'auto di questo tipo. Eppure, mantenere e sviluppare questo tipo di conoscenze tecniche era importante e, poi, non mi è mai sembrato giudizioso lasciare completamente libero il mercato italiano alle marche tedesche e alle loro trazioni posteriori...

Passiamo al boxer, motore fantastico a mio avviso, soprattutto nella versione 1.712 cc. a carburatori e 16v. Perché, pur sperimentata, non fu mai prodotta la versione da 2 litri, dato che la concorrenza già li montava da diversi anni per le loro versioni sportive?

Le voci di corridoio dicevano che non era possibile espandere ulteriormente la cilindrata da quel monoblocco, ma occorreva riprogettare tutto il motore, è vero, o cosa bisognava fare realmente e con quali costi?

Non era possibile lavorare un basamento più largo sul transfert di Pomigliano. E, poi, sarebbe stato necessario riprogettare una nuova macchina perché l'attuale boxer ci stava appena giusto tra i longheroni del pianale (da ricordare che l'Alfasud fu concepita tra il 1967 e il 1968 ed era pensata come un modello del segmento C di quei tempi!). Per quei tempi era inconcepibile creare un'auto molto larga per ragioni di costi, di peso e di resistenze aerodinamiche.

In vista dei piani per gli anni '90 fu deciso di studiare un boxer di due litri. Il progetto fu terminato poco prima dell'arrivo Fiat nel 1986. Il propulsore era lungo come il precedente (vedi pag. 96 del libro). Fu montato un solo prototipo, che fu rodato e poi provato al banco ove si lessero 126 CV.

Il boxer, alla nascita, doveva essere al massimo di 1500 cm³ come cilindrata, ma venne creato in modo da poter essere successivamente ampliato; di conseguenza nacque così anche il *transfert* che lavorava il basamento, ma si poteva arrivare sino a un certo valore di cilindrata (il 1712 cm³). In Alfa Romeo era sempre stato così: quando nasceva un motore si sapeva, per tradizione, che le richieste del mercato lo avrebbero voluto sempre più potente (prima era nato il 1300, poi si ebbe il 1600 seguito dal 1750 per giungere, infine, al 2000). In quel periodo nacque anche la mania del diesel, e da un motore 1500 poteva nascere al massimo un diesel 1300. Fu così che l'AD mi propose di creare un due litri benzina dal quale poi ricavare almeno un 1600 diesel. Certo ora con il common rail è tutta un'altra storia riguardo alle prestazioni...

Perché non è stata mai prodotta un'Alfasud con la trazione integrale, pur essendo stata sperimentata?

Per ragioni commerciali: la produzione di quei modelli sarebbe finita di lì a poco.

Quali erano le principali differenze tra le trazioni integrali della 33, la 4x4 e la Permanent con il differenziale a giunto viscoso e quale era il migliore tra questi?

La storia delle 4 ruote motrici è tecnicamente lunga e complessa e occorrerebbe un trattato. Il giunto viscoso è la soluzione più adottata per la sua flessibilità.

Perché secondo lei le discendenti 145/6 (almeno nelle versioni boxer) non ebbero la trazione integrale come la 33, forse perché il telaio TIPO non era predisposto ad accoglierla e quindi sarebbe stato necessario un grosso investimento per l'adattamento?

Il boxer fu adottato sulle prime versioni della 145/46 perché la produzione dei 4 cilindri trasversali Fiat non era sufficiente per alimentare i marchi Alfa, Fiat e Lancia. Per realizzare le quattro ruote motrici erano necessarie grosse modifiche al pianale nella zona posteriore per accogliere il ponte della 4x4 dell'Alfasud. I grossi costi di trasformazione e la breve vita prevista per il boxer 145/146 sconsigliarono, giustamente, la realizzazione di un tale modello.

ESVAR e SVAR sono prototipi all'avanguardia per i tempi, con soluzioni applicate in parte anche oggi, soprattutto riguardo i rinforzi dell'abitacolo per la sicurezza dei passeggeri, ma anche riguardo gli studi aerodinamici e il risparmio di carburante (motore CEM), senza dimenticare gli alleggerimenti della scocca con l'utilizzo dell'alluminio.

Perché non andò mai in produzione un Alfasud con queste importanti migliorie e cosa di questi prototipi venne utilizzato nella produzione di serie e su quali modelli?

Se no, perchè?

In quel periodo in sede internazionale era nata l'idea di fare delle vetture più sicure: da una parte c'era un discorso sul disinquinamento delle macchine, dall'altra quello sulla sicurezza, iniziative molto spinte dagli americani. Tanto è vero che annunciarono un concorso internazionale, chiamato "E.S.V" (*Experimental Safety Vehicle*), che aveva lo scopo di fare delle vetture sperimentali "sicure"... All'inizio ci furono delle forti deviazioni e qualcuno cominciò a costruire dei "carri armati" che portavano alle varie conferenze, una cosa orribile davvero. Poi ci fu la crisi del petrolio, per cui tutto questo si mise da parte.

Nel 1976 era programmata una riunione "E.S.V" a Washington, lì si parlò principalmente di 3 argomenti: disinquinamento, economia e sicurezza. Un giorno con un collega, passeggiavamo davanti alla Casa Bianca, e ci dicemmo "Dato che non è logico fare dei "mostri", perché non ci divertiamo a fare una esercitazione: prendiamo una macchina "normale", una delle nostre cercando di alleggerirla, e poi quel peso che abbiamo risparmiato lo rimettiamo per irrobustimento allo scopo di rendere la macchina più resistente a certi urti: vediamo se ci riusciamo" E ci siamo riusciti, risparmiando 70 kg, e così nacque l'E.S.V.A.R un prototipo



più leggero e più aerodinamico dell'auto base capace di ridurre i consumi sul quale si montò una versione elettronica CEM. meno combustibile. Con gli irrobustimenti consentiti da quei 70 kg risparmiati si creò il prototipo SVAR che rispettava le richieste ESV.

Ci lanciammo sull'alluminio per le parti mobili, e fu lì che mi venne la fissazione: proposi di realizzare in alluminio le parti mobili che non contribuiscono alla resistenza sulle vetture di produzione. Non dico la struttura, quello è un altro discorso, come sono i telai i telai della Ferrari e molte auto Audi. Ma le parti mobili - portelloni, sportelli, cofani - perché non le facciamo di alluminio? Non ci sono mai riuscito. Abbiamo stampato ad Arese un sacco di pezzi, con i quali ci rendemmo conto che l'alluminio ha una stampabilità eccezionale. Ma la produzione non se la sentiva di modificare i cicli di fabbricazione degli stampaggi. Appena stampato l'alluminio è molle e occorre stabilizzarlo, portandolo ad una certa temperatura e,

per tale ragione, nelle linee si dovevamo mettere dei forni. “Non possiamo mettere dei forni” risposero. E invece si può e diverse case realizzano oggi le parti mobili in alluminio per ridurre il peso delle macchine. Si vedrà, forse, una simile soluzione sulla 159?

Come mai l'Alfasud non uscì già con il comodo e oramai “accettato” portellone? ... Eppure la VW Golf, disegnata nello stesso periodo dallo stesso stilista italiano Giorgetto Giugiaro, ne era provvista. Perché il portellone non giunse direttamente con la nuova serie? Furono solo problemi di rigidità del telaio, a costringere ad utilizzare una traversa di collegamento tra i due assi posteriori?

La rigidità torsionale delle macchine è una cosa fondamentale perché le scocche “stiano assieme”; se non si collegano al meglio bene le due parti laterali di un'auto ne soffre molto la rigidità torsionale. Le vetture a tre volumi hanno la fortuna di avere la possibilità di congiungere le due parti tramite la struttura del lunotto.

L'Alfasud non eccelleva per la rigidità torsionale della sua carrozza e quel poco ottenuto si doveva alla traversa completa, posta dietro lo schienale del sedile posteriore. L'aggiunta dei noti rinforzi sul pianale con l'adozione del portellone non ha permesso di recuperare la perdita di rigidità causata dalla necessaria eliminazione della detta traversa. Sulla vettura base era possibile trasportare parecchie paia di sci sulla vettura perché la lamiera dietro lo schienale era forata al centro; era anche possibile trasportare colli alti adottando un ripiano sottolunotto avvolgibile (come quello impiegato sulla Sprint). Non vi fu nulla da fare col Marketing perché era divenuto di moda il portellone! Risultato: una vettura torsionalmente peggiore, di peso aumentato (il portellone appesantì di non poco la macchina) e ben più costosa per gli investimenti e per i numerosi pezzi aggiunti all'auto. Soldi buttati al vento! Negli anni '70 si costruivano le giardinette e non le auto con portellone (per fortuna, altrimenti gli 860 kg della vettura base ce li saremmo potuti solo sognare!)

Se però il telaio fosse stato più robusto in partenza, cioè meno leggero, avreste avuto meno problemi?

Si ma la macchina sarebbe pesata di più; il problema è sempre quello: devi fare una macchina leggera perché deve consumare poco e deve accelerare, non dimentichiamo che il peso ne limita le prestazioni.

Chi ha vissuto in un ufficio tecnico sa come si progettano le automobili. Prendiamo il caso mio e vediamo come mi sono comportato con l'Alfasud: era scritto “la macchina deve pesare *tot*”, si richiedeva un peso piuttosto basso. Poi si volevano le prestazioni di un'Alfa Romeo: era chiaro il perché, Hruska era arrivato in Alfa Romeo, praticamente l'aveva quasi vista rinascere nel dopoguerra. Poi era andato via, era ritornato in seguito e, quindi, era permeato dallo spirito Alfa Romeo.

Io avevo vissuto la mia esperienza sui veicoli industriali, e su questi ogni kg sono soldi, perché togliere un kg dal mezzo fa trasportare un kg di più! E quindi se il

veicolo è più leggero dai al proprietario del camion, a parità di tutto, un carico maggiore disponibile. Chiesi: "Mi dite quanto pesano i vari gruppi?" Non fu possibile saperlo: ogni volta che si faceva il conto, facevamo la somma ma non coincideva col peso del veicolo completo. E così siamo arrivati ad una drastica soluzione: abbiamo preso un veicolo nuovo di fabbrica, l'abbiamo smontato e pesato pezzo per pezzo, e così il discorso è tornato. Perché ogni bulloncino, se tu lo moltiplichi per n volte, pesa! E, finalmente, avemmo una "distinta" dei pesi costituenti il camion.

Quando abbiamo fatto l'Alfasud non si poteva calcolare il peso di ogni pezzettino nel corso della progettazione della macchina. Appena abbiamo avuto il primo prototipo in mano, che pure era fatto con mezzi provvisori e non corrispondeva a quello reale, chiesi di smontarlo. "Ma ci serve per fare le prove!" risposero. "Non mi interessa: Questo è il terzo prototipo, lo fermiamo e lo smontate" Erano tutti innervositi e mi dicevano che ero matto. E così abbiamo controllato per vedere i singoli elementi come stavano di salute e se e dove bisognava intervenire; e solo così ci siamo riusciti ad ottenere quel peso.

Oggi come oggi si fanno diversamente i programmi, è un discorso molto complicato, ma molto espressivo. C'è qualcuno che propone un qualcosa che si chiama "capitolato" e su questo si fanno le tempistiche per giungere all'inizio della produzione. Il programmatore va dai vari responsabili degli uffici tecnici: "Questa cosa me la devi fare in questo tempo." Allora poi cosa fa la gente? Ognuno si prende i suoi bravi margini perché non vuole correre rischi! Non vi dico poi se c'è un problema che nasce durante l'esecuzione dei prototipi! Ai vecchi tempi, però, avevamo la consapevolezza che i superiori non ci avrebbero buttato fuori dalla fabbrica se avessimo rischiato troppo come, invece, qualcuno ha fatto poi ...

Quando ti vengono a domandare le date, le persone stanno abbottonate e, quindi, non mi meraviglio se la 159 è nata così. Nè mi meraviglio che la 156 sia nata già meglio, perché c'è qualcuno che coraggiosamente ha osato. E' stata una macchina decente la 156 dal punto di vista del peso. La 159 no, purtroppo!

Tecnicamente la 159 è una macchina molto valida dal punto di vista telaistico, ma probabilmente è dal punto di vista dei materiali che pecca: la 156 aveva la traversa della plancia, la struttura del volante e i sedili in magnesio.

Difatti chiesi come fecero a farli in magnesio... "Non ce ne parli" mi dissero. C'era una persona a capo che se ne intendeva, e che evidentemente li aveva autorizzati a fare questa cosa non facile.

Per la 159 non credo sia un problema di materiali, ma di dimensioni dei pezzi. Non so cosa hanno fatto, qualcuno dice che il pianale di progettazione Opel deve essere particolarmente pesante...

La rigidezza torsionale è una bella cosa però. Vi racconto una cosa che dissi a Luino (Raduno Alfa Sport del Giugno 2007 N.d.R.): poco prima che finissi la collaborazione come consulente Guido Moroni mi propose di andare a provare le "Celebrity Race" una delle 164 elaborate, mi sembra da Cosworth, allestite per gare

con i vip come evento di contorno alla F1, una trovata pubblicitaria per il lancio della 164. Le elaborazioni non erano eccessive e le vetture erano affidate a personaggi che in primo luogo non dovevano farsi male. E per raggiungere lo scopo venivano montati dei grossi roll-bar, più tutto quello che si usava per le berline destinate a correre in pista. Una macchina straordinaria! Sapete cosa vuol dire avere tutta quella rigidità torsionale? Una bellezza, ricordo che Guido Moroni che si buttava nelle curve, la macchina sembrava si appoggiasse dolcemente sui tamponi delle sospensioni. Una cosa meravigliosa: non aveva vibrazioni, non aveva nulla. Ho capito finalmente cosa vuol dire rigidità torsionale. Solo che quel gran valore è impossibile ottenerlo senza quei super rinforzi attraverso i quali ci si deve "infilare" per entrare in macchina.

Era successo che tempo dopo avevo collaborato al progetto di un'auto ad alta rigidità torsionale, vettura che non è mai stata costruita, nemmeno un prototipo. Nel periodo in cui facevo il consulente, si stava progettando un coupé 10 cilindri. Non lo sapevate questo?

Lo stesso 10 Cilindri della 164 PRO-CAR?

Questo 10 cilindri non è mai stato prodotto: è stata fatta appena qualche prova al banco, come avvenuto per il 2 litri Boxer. Questo progetto andò avanti tra il 1989 e il 1990: era stata creata l'"Alfa Engineering", con giovani tecnici e con ufficio distaccato.. Il pianale doveva essere naturalmente tutto in alluminio. Trattandosi di una vettura che non aveva certe limitazioni, come per una normale berlina, si voleva ottenere una macchina ad alta rigidità torsionale, naturalmente senza avere i gravami di peso, grazie all'utilizzo dell'alluminio. Ad un certo punto poi ho saputo che alla Fiat avevano tagliato, per motivi di costi, questo programma; ed è stato un peccato, perché sarebbe stata una eccellente Alfa Romeo con uno stupendo 10 cilindri...

Ma questo prototipo poi è sparito, è stato distrutto?

Attenzione, di questo motore ci sono ancora i pezzi, magari si potrebbe montarlo ed esporre al Museo. Quello che mi spiace è che hanno buttato ben 5 serie di pezzi del 2 Litri Boxer, hanno buttato via tutto... Mentre del 10 cilindri qualcosa ancora c'è. L'unica cosa che non mi era piaciuto di quel motore era l'angolo tra le bancate molto stretto, quindi il motore era diventato piuttosto alto...Anche il cofano sarebbe stato alto ma, trattandosi di un coupé, il posto di guida doveva essere piuttosto basso. E se fai una vettura con poca visibilità non hai gusto nel guidarla! Dovresti avere la migliore visibilità possibile. E' fondamentale! Forse si era in tempo per ridisegnare una testa più bassa...

Quindi il 10 Cilindri doveva essere montato davanti?

Certo, certo... Tanto è vero che quando sono arrivato ad occuparmi di quel veicolo ritenevo che l'angolo tra gli assi doveva essere più aperto per abbassare l'altezza del propulsore.

La ruggine, uno degli elementi che contribuì a distruggere l'immagine dell'Alfasud 1^a serie.

A pag. 158 e 159 spiega i motivi per cui le scocche arrugginivano già prima di essere assemblate. Tra le leggende metropolitane, alcune dicevano che le lamiere venivano lavate con acqua di mare, che c'erano sabotaggi in fabbrica attuati sia dagli operai che dai dirigenti, presumibilmente pilotati dalla FIAT, che sappiamo non digerì l'intromissione dell'Alfa nel segmento della 128.

Quale è la vera causa della ruggine dell'Alfasud?

E' stata disgrazia, una sciagura quella storia! Quasi tutte le settimane, una o due volte dovevo andare a Pomigliano, una stanchezza che non vi dico. Ritorno all'autunno del 1973 quando furono convocati in un grande albergo a Napoli tutti i dirigenti di Pomigliano. C'ero anch'io perché legato indirettamente alla fabbrica napoletana.

Il presidente prende la parola, si complimenta con Hruska e gli conferisce una onorificenza, per l'impresa dello stabilimento campano e per la macchina. Passano pochi secondi e Luraghi inizia a fare un discorso; a quel punto mi si accese la lampadina, perché nel Luglio precedente, mentre ero sulle



montagne dolomitiche, lessi sul Corriere della Sera un articolo intitolato: "Dissensi tra Finmeccanica e Presidenza dell'Alfa Romeo", non si capiva cosa c'era dietro: un accenno, e il giorno dopo era tutto finito. Torniamo a Novembre, Luraghi prende la parola e comincia a raccontare che cosa era successo. E ci raccontò appunto che si voleva ampliare allargare lo stabilimento di Arese, lui aveva fatto la richiesta ma gli avevano risposto di no; insomma poi ci ha raccontato quello che stava succedendo tra lui e l'IRI (da cui Alfa Romeo dipendeva). Ma tutto questo è dovuto ad un fatto solo. Nel 1974, quando mandarono via Luraghi perché un politico campano voleva che si costruisse l'Alfetta mezza a Pomigliano e mezza ad Arese, Luraghi rispose giustamente "Ma voi siete matti! Vi faccio la fonderia, lo stampaggio, ma che senso ha fare una fabbrica di auto mezza qua e mezza là!". Arrivò il Gennaio del 1974 e lo

mandarono via. E subito dopo con lui, anche se non so per quale motivo perché lui non c'entrava nulla, hanno mandato via anche Rudolf Hruska, che era stato il factotum di tutta Pomigliano. Tutti i dirigenti li aveva assunti lui, godeva di un grande carisma. Era un uomo particolare: pensate che dopo essere tornato in Alfa dalla Fiat un giorno mi disse: "Voglio andare a vedere lo stabilimento di Arese". E siamo andati. Avete voi mai visto dei capetti di officina che si buttano ad abbracciare un direttore generale, tedesco per giunta? Una cosa che non esiste sulla faccia della terra. Baci, abbracci, quasi lacrime, e ciò per dire che l'uomo era una persona particolarissima. L'hanno mandato via.

Al posto di Hruska arrivarono vari personaggi che non avevano le capacità per diventare direttori generali dell'Alfa. Con Hruska a Pomigliano la ruggine sarebbe stata sicuramente eliminata molto rapidamente e la Qualità non sarebbe crollata ma i Responsabili di allora sembravano inerti. Io andavo spesso nelle linee, camminavo in giro e non vedevo mai qualcuno della qualità che verificasse quello che succedeva: mai! E finiva, poi, che gli operai, abbandonati a loro stessi, si arrangiavano come potevano. Nel libro ho riportato quanto riferitomi da Achille Moroni, mandato, finalmente, da Arese a svolgere la funzione di direttore della qualità a Pomigliano. Da quel momento la ruggine è finita, perché lui ne ha scoperto le cause.



A quel tempo ad Arese si fabbricavano la nuova Giulietta, le Alfette e le GTV che nei 4 angoli di parabrezza e lunotto presentavano, talvolta, segni di ruggine. Volevo capire da cosa derivassero quelle brutte cose, e, incurante delle Brigate Rosse che imperversavano in giro (ma loro sapevano certamente che io mi occupavo solo di progettazione) andai in linea di montaggio per capire il perché: innanzitutto

c'era un collante schifoso che veniva applicato sulla cornice di parabrezza e lunotto prima di montare il vetro e naturalmente, se l'operazione non era fatta con una certa cura, il collante sbordava. Lì c'era un operaio al quale avevano dato in mano un oggettino di plastica e nell'altra mano teneva un batuffolo intriso di una certa sostanza col quale asportava il collante in eccesso aiutandosi con la plastica se necessario. Siccome ciò costava fatica, lui metteva in tasca il pulitore di plastica e usava un pezzetto di metallo. Bastava questo, ed ecco la ruggine ai 4 angoli delle Alfette e delle GTV.

Parliamo dell'Arna, il brutto anatroccolo tanto odiato e bistrattato. Nel suo libro sembra difenderla e non accenna quasi alle pesanti pressioni esercitate da alcuni politici, oggi ancora in Parlamento. Sembra che la scelta di produrla sia partita più dall'Azienda che dalla politica, che sappiamo richieste e ottenne che lo stabilimento venisse costruito nell'Avellinese.

Al di là del fallimento commerciale e di immagine, come giudica la vettura dal punto di vista strettamente meccanico, intendo come doti stradali anche al confronto dell'Alfasud?

Il nuovo presidente Massacesi e l'amministratore delegato Innocenti si dettero da fare per individuare in che direzione bisognava andare per risolvere la situazione. Capirono che occorreva una macchina nuova perché il mercato non era in grado di assorbire altre unità dei attuali modelli. Da Roma non davano soldi per nuove macchine e loro andarono "in giro" per il mondo a cercare qualcuno che ci stava a diventare partner dell'Alfa per fare assieme una vettura. Finirono in Giappone, alla Nissan (se certi contatti con BMW fossero andati a buon fine sarebbe certamente nata in Lombardia un'Alfa-BMW!). I giapponesi vennero in Italia, riparlarono dell'idea di fare una vettura insieme e proposero al presidente Massacesi di mandare in Giappone alcune persone Alfa per iniziare un certo ragionamento. Fu così che Innocenti ci chiamò e disse: "In questo momento, sui mercati siamo come se fossimo tutti su una grande zattera piena: se c'è qualcuno che vuole entrare, un altro deve andare in acqua. Per cui è dura" Però per salire sulla zattera ci voleva qualcosa di nuovo e a basso costo, perché con i modelli attuali non si riesce a venderne di più. Continuò: "E poi, ci viene richiesto di realizzare un altro stabilimento al Sud perché lì hanno bisogno di lavoro. Se si riuscirà a fare qualcosa per poter impiegare un migliaio di persone la cosa sarebbe molto gradita" (anch'io "gradivo" visto che ero un figlio del profondo Sud!) Poi, rivolto a me: "La Nissan ha un modello, la Cherry; ne prenda uno dalla Svizzera veda cosa ci può 'cacciare' dentro dei gruppi costruiti a Pomigliano, perché lì dobbiamo aumentare la produttività". Siamo andati, abbiamo preso questa macchina, abbiamo fatto dei rilievi dimensionali del vano motore; in capo a una settimana avevamo disegnato un layout con il motore boxer in mezzo.

Con i disegni sotto il braccio e parecchi colleghi di altre direzioni andammo alla Nissan. Questi non ci ricevettero presso la loro direzione generale, avevano molta riservatezza, ma ci hanno portato in un posto strano al centro di Tokio e siamo rimasti lì una settimana. Dopo alcuni giorni di una certa cautela da parte loro si sono "aperti" e ci dissero: "Questa vettura è in fine produzione, ne stiamo facendo un'altra, e su questa seconda, se tutto andrà bene, opererete voi" Ce l'hanno fatta anche vedere: figuratevi... un gran numero di porte segrete prima di arrivare alla macchina!

Da lì è nata l'ARNA, nata per incrementare la produzione dello stabilimento di Pomigliano. Certo la macchina non era bellissima, e forse, io insisto a dire, l'ARNA non era ben vista all'interno, e aveva forse più nemici in Alfa che altrove. Gli stilisti avevano fatto qualcosa per "europeizzare" il modello, ma, probabilmente, si poteva fare di meglio. Con qualche soldo in più si poteva avere un risultato migliore specie sui paraurti. La cosa orrenda, che qualcuno oggi ancora fa, è quella grande massa dei paraurti in plastica neri, che sono brutti, guardateli su una macchina chiara. Bastava verniciare quei paraurti, come è avvenuto per l'ultima serie della 33.

L'Alfa 90 CEM sembrava un progetto all'avanguardia eppure fu troncato e non più ripreso da nessun'altra Casa. Lei conclude il capitolo dicendo che la Bosch, monopolista dei sistemi di iniezione elettronica, fece pressione per stroncare questo progetto e l'Alfa non oppose resistenza, può darci qualche dettaglio in merito a questa vicenda?

Accadde in mia presenza! Eravamo, ormai, verso gli inizi del 1986: dei personaggi Bosch a un certo punto dissero ai manager di allora: "Voi dovete smettere di fabbricare il motore ad iniezione CEM perché è in concorrenza alla nostra iniezione elettronica". Nessuno si oppose anche perché tutta la produzione Alfa era equipaggiata con l'iniezione Bosch...

La Bosch è stata sempre potentissima; e poi bisogna riconoscere una cosa importante. Molti anni prima, quando ancora mi occupavo di veicoli industriali, avevamo fatto un giro in Germania presso i vari fornitori e in un certo momento, io e il mio amico Landsberg, andammo a finire alla Bosch. Il dirigente che ci ricevette era pure stato il capo della Bosch Italia e parlava benissimo l'italiano ci disse: "Vi faccio vedere una cosa; riservata" Ci fecero salire su una Mercedes, facciamo un giro, rientriamo, alza il cofano. "Dove sono i carburatori?" faccio; "Non ci sono" mi risponde. Stavano studiando il primo sistema ad iniezione elettronica. Rimasi sbalordito. Già allora, all'inizio degli anni '60, alla Bosch avevano capito, hanno avuto fede nei loro tecnici, hanno speso tanti soldi, perché prima di arrivare a quelle conclusioni ne hanno spesi tanti, e sono arrivati a fare l'iniezione elettronica prima degli altri. Questa sì che era ricerca!

Anche perché Bosch già forniva iniezioni elettroniche per le Alfetta, al tempo della 90 CEM.

Sì, per forza di cose. Attenzione, non dimentichiamo una cosa fondamentale: le norme americane. Mi ricordo una mattina, quando ero all'Alfasud, mi dissero che c'era un tedesco che ci doveva dire delle cose importanti: questo giovanotto ci spiegò che cos'era l'iniezione elettronica con la sonda Lambda. Gli inventori della sonda Lambda sono i tecnici della Bosch.

La pressione contro la CEM era dovuta magari anche allo spauracchio di un taglio delle forniture, il mercato Americano era importante a quel tempo per l'Alfa; senza certi motori le macchine non si vendevano negli USA.

Sì assolutamente. Comunque prima di noi col CEM aveva tentato la Renault, fondando la "Renix", che doveva fare componenti elettronici per cercare di bypassare il monopolio Bosch: non ci riuscirono. Chi invece recentemente ci è riuscita è stata la Siemens, che poi è grossa quanto la Bosch, che è molto forte ed è riuscita a hanno sviluppare un loro sistema di iniezione elettronica elettroiniettori compresi. Siemens ha 2 belle fabbriche in Italia, vicino a Livorno. La gran parte

degli elettroiniettori che vengono impiegati in Europa li producono questi stabilimenti italiani. Vi lavorano parecchi uomini ex-Spica; sono quelli che avevano imparato a fare gli elettroiniettori per il CEM.

Oggi gli appassionati adorano la rombosità del 4 cilindri in linea, ma sembra che allora rappresentasse un problema anche per i tecnici, compreso lei che forse pendeva leggermente dalla parte dei comfortisti.

Parte del problema risiedeva nel basamento in alluminio, ma forse una soluzione sarebbe stata l'adozione dei contralberi di equilibratura, perché non fu adottata questa soluzione?

A tal proposito per limitare questi problemi sono state provate mai diverse leghe di alluminio? Nel corso della storia del bialbero, che lei sappia, è stata mai modificata la lega di costruzione del motore?

Il materiale del basamento conta relativamente poco sull'effetto *boom* dovuto alle forze d'inerzia delle masse mobili del motore. La ghisa migliora un pochino le cose perché con questo materiale i punti di attacco dei supporti motore vibrano leggermente di meno.

La terribile rombosità dei 4000 giri delle macchine Alfa era stata contestata dalla maggioranza della clientela, sin dai tempi della 1900 degli anni '50, come abbiamo già visto.

Il lancio della Giulietta Sprint fu procrastinato per il forte *boom* della macchina; addirittura c'era già Hruska, che disse "Questa macchina così non possiamo immetterla sul mercato", pensate che in un certo senso l'aveva quasi inventata lui la prima Sprint, assieme a Nuccio Bertone. Era talmente forte il *boom* che dovettero fermare l'inizio della produzione.

L'ing. Garcea capì che dai due supporti motore, posti ai lati del basamento motore, passavano le forti eccitazioni che scuotevano la scocca. E lui creò delle "costole" sulle fiancate del motore per accrescere la rigidità locale e i relativi fremiti. Le cronache dicono che le cose erano un po' migliorate. Io la trovo comunque rumorosa, pensate cos'era prima! Queste costole non riuscivano del tutto a fermare questi movimenti che sono dovuti alle alterne del secondo ordine. Poi arrivò la Giulietta, poi la Giulia, e ricordo che in molti erano infastiditi per questa cosa. E si arrivò così fino all'Alfetta. Con l'Alfetta Satta non sapeva come fare. Chiamò degli specialisti elvetici, che si occupavano di questo problema e che erano grandi studiosi dei fenomeni vibratorii delle carrozzerie. Essi suggerirono le cosiddette "gambe di sedano". Se voi aprite il cofano di una qualsiasi Alfetta, trovate sui lati delle specie di "C" attaccate alle fiancate. Gli svizzeri avevano cercato di ridurre le eccitazioni che fermare al meglio le vibrazioni locali ma i risultati non furono quelli sperati. Perché queste maledette forze, che diventano sempre più grandi e più forti man mano che aumenta la cilindrata del motore, nessuno riesce a dominarle. E questa era una "guerra" infinita.

In casa Alfa il *boom* ebbe fine solo nel 1995 con la GTV il cui motore 2.0 (testa Alfa e basamento Fiat), era munito di contralberi che annullavano le eccitazioni del secondo ordine che si generavano nel motore a 4 cilindri.

Per la cronaca si ricorda che nel 4 cilindri boxer non esistono le alterne del secondo ordine. Per tale motivo il fenomeno del *boom* non è mai esistito sull'Alfasud e derivati.

A pag. 174 si evince che lei è stato uno dei sostenitori dell'allungamento dei rapporti al cambio, seppur considerato un sistema economico per risparmiare il carburante, eppure questa soluzione sembrava scontentare gran parte degli appassionati, costretti poi a tirare le marce per recuperare brillantezza e quindi vanificando il risparmio. La soluzione migliore avrebbe imposto un cambio a 6 marce, con l'ultimo rapporto di "riposo". Questa scelta non fu adottata dai soliti signori dei costi?

Ci fu la faccenda della crisi energetica e della riduzione dei consumi. Il governo propose: "Faccio una legge che vi fa pagare se voi non riducete i consumi" "Facciamo un *agreement*" - proposero i nostri - "noi riduciamo i consumi delle macchine del 10%, e a questa cosa ci pensiamo noi" E per fare ciò, come fai a ridurre i consumi di una macchina già in produzione? Mica puoi diminuire il peso o ridurre la sezione maestra, o altre cose...

Qualcuno si era ricordato che gli inglesi avevano inventato l'*overdrive*: un congegno che veniva applicato su un cambio a 4 marce, per avere una marcia in più, più lunga delle altre. Gli inglesi la adoperavano per ridurre la rumorosità e i consumi. L'unica soluzione che avevamo trovato era allungare la V marcia. E io la trovai buona, perché con questo rimedio avveniva che sull'Alfa 90 a 4000 giri, quando c'era il *boom*, si era già a 160 all'ora. In quel periodo erano stati pure messi i limiti di velocità a 140 km/h per consumare meno. Per cui, quando arrivava qualcuno che si lamentava della rombosità oltre i 160 km/h, gli rispondevamo che aveva superato i limiti di legge! (Ride N.d.R)

In realtà poi, con la 5° lunga i consumi si erano ridotti, ma non del 10%, era all'incirca un valore del 6%. Poi avevamo fatto in modo che la 4° fosse esattamente come la 5° di prima, per cui se mettevi la 4° andavi esattamente come con la quinta marcia di prima. Il punto è che se non si cambiano le altre marce, ti si allunga anche la prima, e quindi in partenza qualche cosa ci rimettevi..

Non fu capita la faccenda, perché la direzione commerciale non mandò un comunicato in giro con l'avvertenza dei rapporti allungati, l'ho scritto anche nel libro; e la gente magari comprava la nuova dopo aver avuto la vecchia, e salendo sulla nuova dicevano "questa macchina non funziona": un cataclisma. Lo dovevano dire! La macchina ha i rapporti allungati; se vuoi l'accelerazione di prima metti la 4a! (Sorridente N.d.R.)

Discorso Transaxle: nel suo libro afferma che lo schema era stato adottato non per motivi tecnici, ma per creare un abitacolo più spazioso liberando spazio per i posti

anteriori, eppure gli Alfisti più accaniti considerano questa la soluzione tecnica più raffinata ed adatta ad un'Alfa Romeo, supportati anche dal fatto che il top della produzione mondiale delle auto a motore anteriore e TP adotta lo stesso schema. Lei cosa ne pensa? Il gioco vale la candela oppure esistono soluzioni più efficaci e meno complesse?



Ne abbiamo parlato prima ma ripetiamo che per i passeggeri posteriori della Giulia l'abitabilità longitudinale era piuttosto ridotta e la direzione commerciale chiedeva una macchina più comoda. Ho personalmente notato che Satta soffriva molto quando le persone criticavano la Giulia per questo, perciò nel progettare quella che poi fu

chiamata Alfetta si pensò fosse indispensabile migliorare la situazione. Non so per quali ragioni Satta non volle aumentare il passo della nuova macchina rispetto alla Giulia. Furono avanzati i sedili anteriori, i passaruota anteriori si "infilarono" nell'abitacolo e questo riduceva notevolmente lo spazio tra questi e il tunnel centrale. Risultato: la pedaliera non ci stava e, da qui, la necessità di portare via il cambio (specie quello automatico) da quella zona. Il tunnel divenne molto stretto (conteneva solo l'albero di trasmissione), la pedaliera ora ci stava ma ci portammo in casa un comando cambio pessimo e dei costi e pesi certamente più elevati.

Fu detto che la soluzione Transaxle era stata dettata dalla necessità di "portare peso" sull'asse posteriore per questioni di aderenza ma si sarebbe ottenuto lo stesso effetto (ma forse con ben maggior efficacia) spostando l'asse anteriore in avanti, cioè allungando il passo e lasciando fissa la posizione del motore.

Qualche costruttore provò anche a spostare il cambio sul ponte, ma collegando la sua scatola rigidamente al motore tramite un elemento tubolare entro al quale girava un albero di trasmissione di piccolo diametro. Non abbiamo mai provato questo layout e non sono in grado di esprimere un giudizio in merito. Con questa soluzione, però, è possibile fissare la leva cambio sul tubo di collegamento motore-cambio risolvendo magnificamente il problema del cambio marce.

Sull'Alfetta la leva del cambio e il suo contenitore sono fissati sul pianale mentre i collegamenti del cambio al pianale devono, necessariamente, essere elastici per contenere la trasmissione di rumorosità nell'abitacolo.

Nella primissima fase di progettazione dell'Alfasud il comando cambio era come l'Alfetta, cioè fissato al pavimento. A Balocco, ci convinchemmo subito che questa era una follia perché le elasticità dei supporti del gruppo motopropulsore e la "fissità" del comando cambio erano incompatibili. Progettammo, perciò, un

qualcosa che eliminava il grado di libertà fra i due elementi. Nacque il sostegno comando cambio, subito chiamato "naso", che si vede chiaramente nella figura 66 alla pagina 57 del libro. Fu questa una vera fortuna perché tale pezzo, divenuto poi in lamiera e, perciò molto robusto, permise di risolvere egregiamente il problema dell'impatto anteriore contro barriera.

Come si sarebbe potuto ovviare alla pessima manovrabilità del cambio dell'Alfetta? Avete mai pensato di irrigidire gli organi deputati alla selezione ed all'innesto delle marce?

Il problema era conosciuto ma non si riuscì a far qualcosa di meglio. Forse perché cambiando il modello macchina si è mollato tutto, ma per me non bisognava lasciare cadere la cosa perché le migliorie sarebbero finite sulla 75.

Riguardo sempre ai comandi del cambio, mi è venuto in mente il ricordo della Giulietta, che nacque con il comando sul volante, difficoltoso da azionare tanto che, spesso, non si riusciva a introdurre le marce.. Quando nacque la versione della Giulietta col comando diretto qualcuno sentenziò "Con questo comando venderemo solo il 10% della produzione". Passarono 6 mesi e tutti vollero il comando diretto.

Quando si azionava la leva quasi si sentiva sotto la mano il lavoro del sincronizzatore che innestava la marcia... Che bellezza di comando!

E' vero che l'Alfa costruiva i cambi per la Porsche tanti anni fa?

No non è vero assolutamente. Noi abbiamo utilizzato il sincronizzatore Porsche, che loro hanno studiato e che noi abbiamo utilizzato anche sull'AlfaSud perché poco ingombrante assialmente

La produzione dei veicoli commerciali Alfa Romeo finisce all'inizio degli anni '60, si pensa per le mancate commesse all'Uruguay e all'Iran, mentre in casa c'era la solita Fiat e in più l'Alfa, dopo il successo della Giulietta stava per lanciare la Giulia. Quali sono i reali motivi?

Le forti perdite dei veicoli pesanti Alfa, la fallita intesa industriale con Henscel e Renault e il successo della Giulietta portarono, necessariamente, alla cessazione della produzione dei grossi veicoli Alfa.

Veniamo ad un'altra vettura discussa, la 155, una berlina che avrebbe potuto essere assai diversa se costruita su base 164 e non su base "Fiat Tipo", senza contare l'impovertimento generale dei componenti dell'Ammiraglia (cambio, freni, ecc.), ma ciò che più inquieta è il risultato finale della sinergia con il Gruppo FIAT.

Nel libro lei afferma che per la 155 sono stati spesi 1.000 miliardi di lire, contro i 360 della 164, che doveva sostituire rapidamente la 75. La vettura uscì infine nel '92 invece che nell'88, con un peso maggiore di tutte le vetture di segmento superiore

del Gruppo (164, Croma e Thema). Si può dedurre che se la 155 fosse derivata dalla 164 si sarebbe speso meno e si sarebbe ottenuto un risultato superiore?
Può approfondire di più la storia di questo modello?

Quando la Fiat arrivò i suoi dirigenti si posero il problema della gamma Alfa Romeo. Essi ritennero indispensabile produrre un nuovo modello Alfa del segmento D e tutto ciò aveva una certa logica. A Torino pensarono che era necessario mantenere lo spirito Alfa (leggi: motori) ma di applicare un sano concetto di sinergia utilizzando elementi comuni ad altre vetture del gruppo (Tipo, Dedra e Tempra). La parte anteriore del pianale di queste auto era parecchio più stretta rispetto alla 164 sulla quale i gruppi motore-cambio ci "stavano giusti". E', perciò, comprensibile che occorreva eseguire grossi interventi su tutti i motori per ridurre la lunghezza. Solo la bravura dei progettisti di Alfa e VM (per il Diesel) riuscì a compiere una sorta di miracolo ma quei rifacimenti costarono parecchio in termini d'investimenti.

La linea della 155 ha una storia particolare: una mattina io e Guelfi andammo a Torino. Allo Stile c'era l'ing. Felice Cornacchia, un grande, una bravissima persona. Ci fa vedere un manichino arrangiato in qualche modo. Dice "Bisogna fare questa macchina: si deve prendere il pianale della Tipo, queste sono le linee di riferimento, le motorizzazioni si riferiranno alla 164" "Chi la stilizzerà?" chiesi. "L' IDEA di Torino" mi rispose.

Il concetto seguiva i principi sinergici della 164. La 155 non fu un successo perché la macchina non è piaciuta a molti. Tentammo di far rivedere il posteriore agli stilisti ma questi sono come delle prime donne: non puoi dire assolutamente niente, loro vedono quel concetto e basta, non vogliono mai studiare una alternativa diversa.

In passato facevamo realizzare uno studio di stile presso un Centro esterno ed un altro dal nostro Centro Stile. Così avevamo proceduto per la 164 e la 33. Per ragioni di tempo non fu possibile fare lo stesso per la 75, creata presso il Centro Stile Alfa, e per la 90, che nacque a Torino, da Bertone... A proposito della 33. Giugiaro fece un modello molto bello, peccato non averne una fotografia: la linea era sempre 2 volumi, simile all'Alfasud, molto moderna e molto più bella. I nostri stilizzarono la 33 definitiva, quella con il "codino" (2 volumi e mezzo NDR); la direzione commerciale sosteneva che bisognava non insistere con il 2 volumi, "sapeva di povero e di economico", e così nacque la 33 con quella foggia. Con la 155 non ci fu l'alternativa interna, sono sicuro che sarebbe venuta fuori una macchina diversa.

Insisto ancora che ricavare la 155 dalla 164 sarebbe stata un'operazione intelligente per i costi e per la rapidità di realizzazione della vettura.

A pag. 180 una figura mostra come sia stato necessario spostare il cassoncino di aspirazione del V6, disposto trasversalmente nel cofano della 164, per farlo entrare nel cofano motore.

Il risultato è esteticamente splendido, con quei sei lucidi condotti di acciaio in bella vista, che lo rendono ancora oggi uno dei più bei motori al mondo.

Si può quindi dire che questa bellezza sia nata da un'esigenza tecnica?

A chi venne l'idea di montare quei condotti e di non farli ad esempio in unica fusione con il cassoncino, come per gli altri motori?
Era la soluzione più semplice ed economica o il contrario?

Quando nasceva la 164, era già stata creata sulla carta la "156", l'auto a trazione posteriore. E c'era già un tracciato di questa macchina al centro stile. E chiaro che su una vettura con motore davanti il cofano lo puoi fare basso, se vuoi; infatti il motore era abbastanza all'indietro rispetto all'asse motore, per cui si poteva realizzare una macchina dalla linea molto filante. Quando arrivò il primo schema della Thema in casa Alfa Romeo alcuni gridarono allo scandalo per l'altezza cofano che era molto più alto della 156! Quando vennero fuori i primi disegni dei nostri motori trasversali ci accorgemmo subito che il 6 cilindri era troppo alto! Davanti al tavolo da disegno dissi al progettista: "Bisogna abbassare la parte alta di questo motore, dobbiamo spingere in basso il cassoncino di aspirazione". E così disegnò questi "tubi" che per ragioni estetiche furono poi costruirli in acciaio inossidabile. Il primo esemplare piacque molto: sembrava la mano di uno stilista, invece l'ha disegnato un "normale" disegnatore meccanico. Con quella soluzione però qualche cavallo è stato sacrificato perché l'aria deve percorrere dei giri tortuosi e le perdite di carico si fanno sentire...

Ma di questa aspirazione credo che nessuno si sia mai lamentato...

Nessuno poteva sapere che si erano persi dei cavalli agli alti giri! La cosa più bella di quel motore era il "rumore Talbot", come lo chiamava Guido Moroni. Quel motore in accelerazione faceva un rumore così bello, che se non c'era bisognava inventarlo. Sul motore originario il rumore invece non andava bene: c'era parecchio rumore di meccanica dai 3000 giri con quella testa e tutti quei rinvii, che poi è cessato quando abbiamo fatto i due assi a camme. Non so dire quanto si fosse risparmiato facendo quei rinvii, non so se valeva la pena abbandonare per essi il discorso dei due assi a camme per bancata; bisognava però metterne quattro, sia chiaro.

Il 2.0 V6 Turbo ha mantenuto comunque un asse a camme per ogni testa...

Ma sa quante ne hanno vendute di quelle macchine? Andava a meraviglia! Quel motore era una cosa magnifica, come andava bene! Oltretutto, la prima volta che provai un motore turbo benzina era il 1.8 della 75: non c'era più rumore di aspirazione! E' quella che si chiama impedenza acustica; l'intercooler fa da tappo al rumore: il rumore esce dalle teste, arriva lì e si blocca per questa specie di blocco acustico. Bellissimo. A maggior ragione sul 6 cilindri, che già era silenzioso di suo, ci mettevvi questo affare e non si sentiva niente: a 240 km/h nessun rumore meccanico, solo i fruscii aerodinamici che nella 164 erano molto contenuti. Ma poi era bellissima ai bassi regimi. Non è un caso se ha tenuto il mercato del 6 cilindri

per tantissimi anni quella versione; poi era un 2 litri, di conseguenza la tassazione non rompeva le scatole.

Si parlava della preserie, di cui lei era un sostenitore; anche nel libro lei dice che c'era qualcuno che metteva le macchine troppo frettolosamente sul mercato...

Non è che le metteva troppo frettolosamente. Non si dava il tempo per verificare la bontà del prodotto costruito, ormai, con le attrezzature della grande serie. Nel tempo, anche in Alfa Romeo fu creato un Ente organizzatore che avrebbe dovuto avere la capacità di programmare da monte a valle la produzione delle auto, ma quelle persone non avevano, in generale, l'esperienza sufficiente per sapere cosa



occorreva fare per iniziare la serie con vetture OK. Questo il problema.

E' stato in virtù di un programma molto fine e accurato che noi siamo riusciti a fare l'Alfasud in 4 anni: stabilimento e macchina, un miracolo di cui nessuno ha parlato. Nel settembre del 1967 ero l'unica persona in una stanza, le persone sono arrivate dopo, a poco a

poco. Nel febbraio del 1972 uscirono le prime macchine dalle linee di Pomigliano.

Quello che è stupefacente, oltre alla realizzazione dello stabilimento, era che si trattava di una macchina che in definitiva partiva da zero, praticamente da un foglio bianco, perché non era un'evoluzione di un altro modello.

Difatti, conoscevamo poco le problematiche della trazione anteriore! Vedi il *torque steering*. Ma erano ignoranti anche a Torino. Ho inserito nel libro una fotografia "cattiva", una vista del gruppo motopropulsore della 128 con i due semiassi di lunghezza differente. Sa chi indagò su questo disturbo? La Ford, sulla Fiesta, perché avevano anche loro il problema *torque steering*. Anche loro avevano fatto un albero corto, quello che esce dal cambio, e l'altro lungo. Questo non andava bene perché in questo modo risulta un angolo diverso dall'altro, uno ingenera più *torque steering* dell'altro, quindi questa non era una soluzione corretta. Poi facemmo una 4 ruote motrici, che non presenta alcun problema quando sono inseriti i due assi, sulla quale era possibile "staccare" la trazione posteriore con un comando manuale. In questa macchina abbiamo messo delle molle più alte, quindi il famoso angolo tra il semiasse e l'asse di sterzata era aumentato rispetto alla berlina base. Non solo, essendo una 4x4 avevamo messo le marce più corte per poter spuntare bene,

altrimenti l'auto non ce la faceva su certe pendenze. Questo peggiorava la situazione del *torque steering* perché ogni tanto qualcuno che viaggiava con la 4x4 staccata, giustamente per non consumare potenza. Venne una segnalazione da Parigi di un cliente che lamentava degli strappi sul volante. Abbiamo inviato il miglior collaudatore in quel momento, che provò la macchina, avvertì il problema sullo sconnesso ma non lo giudicò difetto grave.

C'era un difetto, forse più grave, sull'Alfasud, che fu poi risolto magnificamente sulla 164. Il cosiddetto fenomeno dello sterzo del "prender sotto", tu fai una curva e lo sterzo rimane lì o peggio tende a chiudere la curva. Ricordo i diagrammi che il mio professore ci fece vedere alla lavagna, in cui il momento di richiamo invece di crescere tendeva invece a diminuire e, di conseguenza, il volante "prende sotto". Guidando la macchina in curva dovevi stare attento a non mollare mai il volante.. Quindi ho descritto, anche nel libro, la prima prova che facemmo con il 3.0 V6 della 164 a Balocco, io e Moroni. Cosa anomala, in che ordine abbiamo sviluppato i 3 motori? Prima il Twin Spark, poi il Diesel e poi finalmente siamo arrivati a montare il motore con i condotti lucidi (sorridente; il 3.0 N.d.R.). Andiamo a provare il 3.0 a Balocco, ci sediamo in macchina, usciamo dalla corsia di accelerazione e Moroni parte "sparato": cavolo, la macchina serpeggia! Fu la prima segnalazione di questo problema, ma ormai le cose erano fatte e c'era poco tempo per intervenire: se tu partivi come si fa normalmente, non succedeva niente, ma se si schizzava "a sparo" nasceva il disturbo; peggio se la strada era sconnessa, peggio ancora se la strada era in salita. Il difetto del *torque steering* fu mitigato in seguito, il come è descritto nel libro. L'adozione del quadrilatero alto, dalla 156 in poi, ha risolto completamente l'anomalia.

Il fenomeno del prender sotto c'era anche sulla 164, l'abbiamo eliminato in modo molto elegante.. Abbiamo messo delle molle dentro il sistema di sterzo per far nascere un momento di richiamo suppletivo. Ormai c'era il servosterzo e non si avvertì alcun appesantimento dello, sforzo sul volante. Sotto l'azione sterzante si caricava questa molla, si creava un buon momento di richiamo e, quindi, da quel momento in curva non abbiamo avuto più problemi. Si poteva andare velocissimi in curva quanto si voleva e il volante tornava automaticamente al centro, come deve essere.

Secondo lei, una Casa automobilistica, fino a che punto deve ascoltare i propri clienti? Cioè, bisogna andare incontro alle richieste dei clienti, o bisogna fare di testa propria e "imporre" l'innovazione e quindi fare poi tendenza? Le porto due esempi:

Il primo, quello della Giulia, all'inizio rifiutata dalla clientela per via della sua linea rivoluzionaria e quello dell'Alfetta, che stravolgeva totalmente la meccanica della Giulia.

Quando sono entrato in contatto con la Fiat, uno dei colleghi di Torino un giorno (dopo la scomparsa dell'ing. Satta) mi fa: "Eh, avevate uno che stabiliva lui come far le macchine" Bisogna risalire addirittura ai tempi della 1900, che è stata la prima

macchina “base” dell’Alfa Romeo: trazione posteriore, motore anteriore, cambio anteriore, sospensione anteriore a quadrilatero e ponte rigido dietro. Fino a quel momento l’Alfa Romeo aveva tutti i motori a 6 cilindri, la produzione delle vetture Alfa di serie era quasi inesistente: faceva le macchine per il duce, e poi le 6 cilindri che costavano moltissimo, come la Villa d’Este, bellissime ma molto costose.

Bisognerebbe dare merito a chi per primo ha concepito la 1900, perché a quel momento non c’era in Alfa una macchina simile. Hanno detto: le 6 cilindri non le possiamo fare, troppo care e non si vendono, facciamo qualcosa di più semplice. Nacque la 1900. Ed è stato disegnato un 4 cilindri (per la prima volta, perché prima c’erano solo i 6 cilindri) con il cambio in blocco; quindi la prima vera Alfa Romeo, se vogliamo, è stata la 1900, perché poi da quella è seguito tutto il resto fino all’Alfetta.

Certo da lì è stato un cambiamento epocale, perché prima della Guerra per 40 anni l’Alfa Romeo ha prodotto un certo tipo di vetture, totalmente diverse.

Sempre in modestissime quantità. Conti severi. Si legge da più parti che l’Alfa Romeo è vissuta perché la voleva Mussolini, per motivi strategici, di pubblicità.

Anche in Germania, il ministro della propaganda tedesco sapeva dell’importanza della pubblicità derivante dalle corse di formula 1; prima tedeschi non correvano, poi Hitler decise di far correre le case tedesche e iniziarono certi guai per l’Alfa...

Però in Italia non abbiamo scherzato, ci furono la 158, la 159, poi addirittura fu studiata e realizzata una macchina con motore centrale, quella sì che era una macchina da sviluppare (però, l’Audi l’aveva già fatta!).

L’Alfa diciamo che per i primi 40 anni è stata sempre fallimentare; all’inizio ci fu Nicola Romeo che prese in mano la situazione, poi ci fu l’intervento statale, insomma è sopravvissuta perché l’hanno fatta sopravvivere.

L’ha voluto Mussolini, per poter dire al mondo “Guardate come siamo bravi, siamo bravi in aeronautica, siamo bravi nelle automobili, la nostra tecnologia è al top”. Diede l’input per fare motori aeronautici, perché sapeva che la guerra sarebbe arrivata. Quando arrivai in Alfa Romeo si vendevano essenzialmente camion, e io fui mandato lì perché la produzione dei camion era ancora molto importante, sosteneva l’azienda in quei momenti. Di macchine se ne facevano ancora poche, solo le 1900, poi arrivò la Giulietta e la musica cambiò...

Mussolini fece anche tenere le macchine “grosse” perché facevano status, le F1 e certe macchine “speciali”, tra cui quelle belle spiderine con cui si pavoneggiava. Lui quando andava in giro voleva sempre quelle, spesso si metteva in piedi sulla macchina e questo faceva effetto sugli italiani.

Ghidella fu un uomo Fiat molto importante, che sarebbe potuto divenire molto importante anche per l’Alfa Romeo.

Gran parte dei cambiamenti della prima era Fiat-Alfa sono dovuti alle sue decisioni, in certi casi "non felicissime", come la 155, può farci un bilancio su questo personaggio?

Di Ghidella dico che è stato un vero peccato perderlo. Nel libro non lo dico, ma qui lo affermo con voce forte e chiara: per me, è il miglior amministratore delegato tra i tanti che ho conosciuto; era un uomo completo, se ne intendeva di cose finanziarie, se ne intendeva di amministrazione e se ne intendeva di tecnica.

Per vostra curiosità racconto che, prima della uscita in serie della 164 se ne fece portare una di preserie. Venne da Torino a Milano con quell'auto. Il pomeriggio in riunione mi disse: "Guardi che io ho preso una macchina di preserie, sono venuto da Torino e ho trovato parecchi difetti" E senza leggere nessun appunto me li ha snocciolati tutti. Ho scritto quanto disse e conservo con accuratezza quelle note. Ho riempito 2 fogli interi. Però io, immaginando che ci sarebbe stato qualche problema, perché le preserie non erano ancora state testate, avevo portato una 164 che conoscevamo e proposi lo scambio per poter controllare le anomalie da lui segnalate..

Abbiamo poi preso quella macchina in mano, aveva tutti i difetti di cui lui mi aveva parlato senza leggere, 2 pagine di difetti, e c'erano tutti.. Dove lo trovi un amministratore delegato che se ne intende di queste cose? Non esiste, non c'è. All'estero forse sì, perché ho ascoltato discorsi tecnici da presidenti di grandi case. Come si capisce, per Ghidella ebbi una grande ammirazione, per noi la perdita di Ghidella fu un colpo terribile.

Quindi se Ghidella avesse "vinto" nei confronti di Romiti, magari per l'Alfa ci sarebbe stata una storia diversa?

Dopo aver visto cos'era l'Alfa Romeo aveva fatto un'inchiesta generale, scoprendo che questo nome era conosciuto in tutto il mondo, Australia compresa. La Fiat la conoscevano un po', la Lancia era poco nota all'estero. Lui ci disse questo e aggiunse "Io intendo ottimizzare la situazione dell'Alfa Romeo, perché questa è conosciuta in tutto il mondo, si deve diffondere di più, deve essere un nostro punto di forza" Immaginate la nostra felicità per quel discorso, aveva tutta l'intenzione di farlo. Disse, in un'altra occasione: "Vorrei rendervi indipendenti come eravate prima". Avremmo potuto progettare le macchine a 360° e con l'aiuto dei mezzi Fiat avremmo potuto fare grandi cose. Ma non fu così, purtroppo è finita come tutti sanno...

Quindi era un problema di uomini, perché tanti pensavano che se fosse stata acquisita dalla Ford, l'Alfa avrebbe avuto una sorte ben diversa?

Non lo so, mi è difficile dirlo. So soltanto che alla Ford ci rispettavano moltissimo. Per loro era importante l'Alfa Romeo. Molto importante. Avevano ammirazione per noi: prima che si chiudesse l'affare Ford, noi, con il loro accordo, avevamo

iniziato a disegnare 2 nuove vetture: una nuova 33 e una nuova 90, una nuova trazione posteriore più larga. Se voi andate a guardare nei piani Alfa-Ford era indicato che queste dovevano essere delle macchine di transizione, prima di arrivare a quella che poi diventò la Mondeo, e che poi avremmo adoperato anche noi, con i nostri motori. Anche loro avrebbero mantenuto lo stesso concetto che abbiamo avuto con Fiat a proposito di sinergia. Per loro non c'era motivo di cambiare, puntavano anche loro molto sul nome dell'Alfa, pure loro avevano fatto delle indagini, oltre Ghidella.

Parlavamo prima dei V6. Lei conosce un po' il nuovo V6, quello che ha sostituito il Busso?

Lo conosco sulla carta, conosco gli uomini che lo hanno disegnato, intendiamoci. Faccio un discorso: la testa di un motore è decisiva per le prestazioni e il disinquinamento di un motore. La parte strutturale inferiore (basamento, albero a gomiti, bielle ecc.) serve per trasportare la potenza al volano e da qui alla trasmissione. Cioè è di secondaria importanza. Nessuno dirà mai: "Oh che bello quest'albero a gomiti dell'Alfa Romeo". Ti dirà come va questo motore. E chi definisce il comportamento del motore? Fondamentalmente la testa motore; è lì che nasce la potenza, ed è lì che nasce, in parte, il disinquinamento. L'attuale 6 cilindri è un motore Alfa, perché la testa è stata interamente progettata dai motoristi di Arese, capitanati da Paolo Lanati, e quindi si tratta fondamentalmente e concettualmente di un motore Alfa. Con l'adozione delle "interiora", fabbricate al ritmo di 240.000 pezzi all'anno, è stato possibile ridurre il costo unitario del 6 cilindri, che è stato il più potente dei 6 cilindri Alfa, ed è perfettamente rispettoso delle severe norme di emissioni allo scarico.

Anche il Busso era omologato euro 4.

Però aveva una nuova testa, che avevano disegnato i nostri di Arese, a 4 valvole per cilindro. L'ultima evoluzione non era più il motore di una volta, era tutto un altro motore. Del vecchio conservava la parte bassa, quella che...non conta.

Lei sa cosa hanno fatto sul nuovo motore "australiano", sulle teste, rispetto all'originale?

Le hanno ridisegnate completamente, progetto totalmente nuovo. Per forza di cose andava ridisegnato! Ha l'iniezione diretta e tutto il resto...

Ci sono sempre le solite voci che dicono che in realtà non dà buone prestazioni, purtroppo il motore attuale è molto odiato... viene definito un motore Opel, e per un'Alfista vedere un motore Opel non è il massimo.

Ma non è un motore Opel scusate... l'hanno disegnato i nostri questo motore, e poi la curva di potenza è superiore al precedente. Quindi è migliore

Ha anche i variatori di fase lato aspirazione e scarico, bilancieri a dito e rullino come i V-tec Honda, quindi può fare più alzate e meno inerzie, iniezione diretta, quindi una curva di coppia teoricamente molto più corposa... Il fatto è che, se vediamo i numeri, da 0 a 100, in ripresa e consumo non è paragonabile all'altro, perché la macchina pesa...

Mi piacerebbe prendere il vecchio motore, metterlo dentro una 159 e vedere il risultato, per far vedere quanto conta il peso...

C'è poi il discorso del rapporto con la concorrenza, che nonostante lo svantaggio iniziale hanno usato tecnologie avanzate e materiali leggeri per contenere l'aumento di peso. Mentre l'Alfa non si è discostata dal tradizionale acciaio già presente sulla 156 allo stesso materiale nelle nuove. Ma nessuno ricorda che la 156 nei crash test non andava benissimo, mentre la 159 ha la massima sicurezza; le dimensioni di lunghezza e larghezza sono diverse, la sezione frontale... logico che poi i risultati siano quelli. Dicevamo prima della Giulia...

Non ho conosciuto i crash test della 156 né quelli della 159. Torniamo indietro: la Giulia era una macchina penetrante, dicevano che l'aveva fatta il vento: il Cx era di 0,43, oggi fa ridere ma all'epoca era eccezionale. C'erano di meglio solamente la Citroen DS e una Porsche. Nel libro ho scritto che il primo esemplare Alfasud aveva un Cx troppo alto, valeva 0,49. Il problema era sulla coda (Giugiaro lo ha, poi, riproposto sulla Lancia Delta). Modificammo noi la coda e siamo arrivati a 0,43, lo stesso valore della Giulia. L'Alfasud prima maniera era quella. Poi vennero i "pinnacoli": della Ti e si scese a 0,38... (sorridente). Poi la 33, che aveva un Cx di 0,38 (ma senza pinnacoli).



L'iniezione diretta di benzina è un plus tecnologico che ormai Alfa Romeo padroneggia da più di un lustro, come sono cambiate le sensazioni date dai motori odierni rispetto ad esempio a quelli della Giulia?

Quando iniziai ad occuparmi delle auto stava nascendo la Giulia GTA; avevamo solo un 4 cilindri 1.600, ci doveva essere l'evoluzione sportiva per la quale si effettuava una preparazione motoristica particolare (pistoni ecc.). Bisognava venderne 1000 per l'omologazione sportiva e bisognava fare anche un motore adatto per queste 1000 auto. Naturalmente doveva essere un motore con una maggiore potenza possibile rispetto alle altre 1.600: l'alimentazione era quella, i 4 carburatori erano quelli ma si trovò al banco che con la doppia accensione si ottenevano prestazioni migliori nella edizione preparate per gara. In più, si è agito sulla distribuzione, adottando delle fasature opportune che hanno permesso di accrescere ancora la potenza agli alti giri. Quando si cresce da una parte si ripaga qualcosa da un'altra. Non che vi fosse un buco vero e proprio, ma si sentiva che la curva di coppia tendeva ad appiattirsi. Ci furono molte segnalazioni quando il collaudo cominciò a provare la macchina. La cosa si avvertiva nelle marce lunghe, la quarta e la quinta attorno ai 3500 giri. Dite che il JTS ha questo problema?

Non esattamente: si comporta quasi come un diesel, che arrivato alla coppia massima diventa piatto; e dal punto di vista della sensazione di guida, come carattere, probabilmente perde qualcosa rispetto al precedente, è meno sportiveggiante. Questo è il discorso della sensazione tra il vecchio V6 e il nuovo; il primo arrivava ad un certo regime e si sentiva che arrivava la coppia, quello nuovo viene definito un motore "elettrico", nel senso che sembra non abbia una personalità.

Ho capito il problema forse il motore è troppo "pieno" ai bassi giri. Vi racconto una cosa: io ero temutissimo perché avevo la mania di poter avere delle forti accelerazioni dai bassi regimi. E questo non avveniva se l'apertura della farfalla era fatta con una certa legge piuttosto che un'altra. Cambiammo molti sistemi di comando e di regolazione sulle vetture a carburatori. Sulle prime iniezioni di benzina, rispetto ai carburatori, le coppie sembravano più scarse la macchina era "floscia". E ricordo che i primi prototipi ad iniezione di benzina del C.E.M erano così ma si corse subito ai ripari.

Oggi il carattere è dato parecchio dalla programmazione della farfalla. Ad esempio sul primo JTS all'inizio il comando è sensibilissimo, dalla metà in poi è come se fosse "on-off".

Credo dipenda dalle questioni dell'inquinamento. Non avendo seguito il progetto con precisione non ve lo so dire. Comunque, sulla carta, indubbiamente il 6 cilindri di oggi, stando alla curva globale, non dovrebbe essere inferiore a quello di prima: se è accoppiato ad una macchina pesante, è chiaro che la paghi questa cosa. Piccone mi diceva che questa storia stava diventando un tormentone: "Quelli fanno le macchine larghe, grandi, pesanti, e noi motoristi paghiamo".

Anche quando si è passati dal 4 cilindri di alluminio Alfa Romeo T.S. ai 4 cilindri Fiat T.S. 16v con basamento in ghisa successe la stessa cosa: tutti dissero "abbiamo buttato il motore Alfa Romeo interamente progettato ad Arese" Oggi quel motore, sempre definito come un Fiat elaborato, viene rimpianto perchè oggi c'è il 2.2 JTS di derivazione General Motors come il V6, tutto in alluminio, che però sulla carta è infinitamente superiore. Il carattere, per il rispetto delle emissioni antinquinamento, è sicuramente tarpato.

Il problema del disinquinamento dei motori è un problema grave, non mi faceva dormire di notte, perché non è uno scherzo affrontarlo. Mi era venuto il mal di stomaco a pensare a questo problema; quando mi visitarono al Fatebenefratelli il medico mi chiese che lavoro facessi; glielo dissi, e lui mi rispose che se continuavo così era pronto il collega con il "coltellaccio" in sala operatoria. (Sorridente)

Lavoravamo da mattina a sera sabato compreso, e così per evitare ... una futura operazione mi presi 2 ore di tennis il sabato mattina, e andavo in ufficio alle 10.30 A casa si ritornava pieni di cartelle...

Comunque il "coltellaccio" l'ho evitato, ho scoperto la cura, la mia droga... Ho imparato a correre a piedi. Mi è accaduto per caso, la prima volta, e poi in capo a tre anni facevo la maratona. Ne ho fatte una decina. Per anni ed anni, tutte le domeniche si correva... Tra marce e allenamenti indovinate quanti km ho fatto? 35.000! Mi è mancato poco per fare il giro del mondo. Una cosa bellissima... ero a Milano in quel periodo, quando tornavo dall'ufficio piuttosto nervoso mi cambiavo e andavo a correre. Al 6° km il mio cervello funzionava già molto meglio, al decimo ero a posto; tornavo a casa, mi facevo la doccia, e il giorno dopo andavo in ufficio come se niente fosse. Due cure di questo genere la settimana più la domenica la gara facevano passare qualunque problema. L'unico grande dispiacere e che il mio mal di schiena non mi ha consentito di continuare.

Ci parli della situazione sindacale nel periodo precedente l'acquisizione da parte di Fiat.

Gli stabilimenti milanesi dell'Alfa sono sempre stati sindacalmente "effervescenti". All'esterno della ditta molti pretori facevano a gara per far riammettere in azienda persone sospese dalla direzione, cosa che fece poi andare in bestia anche la Fiat. Ciò accadeva, principalmente, nei giorni di festa o di agosto...

Questo nel periodo dopo l'entrata della Fiat?

Anche con la Fiat. Prima avveniva ai tempi della gestione Massacesi e poi con la Fiat.

Tornando su Arese, dopo 20 anni è stata smantellata piano piano, anno per anno, pezzo per pezzo... Ci sono voci che dicono che la forte sindacalizzazione dello

stabilimento di Arese non è mai piaciuta alla Fiat, e forse questo può essere stato uno dei motivi per cui la fabbrica è stata smantellata.

Può darsi, infatti ora vi dico come è andata. Nel 1986 pensavo che gli americani, poco abituati alla dialettica sindacale italiana non avrebbero potuto dominare la situazione, ma che invece gli uomini Fiat, vincitori di molte battaglie sindacali, avrebbero tenuto testa a certi personaggi di Arese. Da un certo punto di vista io ero favorevole all'entrata di Ford, però non ne ero certo che la cosa avrebbe funzionato perché ritenevo che Ford avrebbe potuto soccombere. Riguardo a Fiat mi sbagliavo. Come la storia ha dimostrato, anche Torino ha dovuto piegare la testa. Ora nel 2007 lo stabilimento di Arese è completamente dismesso, e questa è la triste conclusione.

Arese, 15 dicembre 2007