

Giovanni Michelotti l'uomo e il designer

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Giovanni Michelotti l'uomo e il designer

AISA – Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Torino, 25 novembre 2023

TESTI

Edgardo Michelotti

PROGETTO GRAFICO

Alessandro Sanna

IMPAGINAZIONE

Rosanna Bussano

PUBBLICAZIONE

Società Editrice Il Cammello, Torino

HANNO COLLABORATO:

Donatella Biffignandi

SOMMARIO

- 3 Prefazione
Lorenzo Boscarelli
- 4 Giovanni Michelotti, mio padre
Edgardo Michelotti
- 43 Monografie e libri AISA

MONOGRAFIA AISA 134



Prefazione

LORENZO BOSCARELLI

La rinascita dell'Italia, dopo le sofferenze e le distruzioni provocate dalla Seconda Guerra Mondiale, fu caratterizzata da tante vicende che testimoniano la vitalità dei cittadini, la loro passione per il lavoro, la capacità di impegnarsi a fondo per raggiungere un obiettivo, non di rado in condizioni molto ardue.

La vicenda umana e professionale di Giovanni Michelotti illustra non solo le sue doti di stilista dell'automobile, possiamo ben dire inarrivabile per ampiezza di produzione, versatilità, fantasia creativa, ma è emblematica del contesto nel quale si manifestò. Era un mondo di grandi abilità artigianali, di silenziosa operosità, di quasi totale mancanza di notorietà individuale. La

narrazione della sua vita e del suo modo di lavorare è disseminata di notti insonni, di realizzazioni "impossibili", che invece venivano alla luce, di umile, tenace passione per il lavoro, di rapporti umani fondati sul rispetto per le capacità altrui, sulla condivisione dell'impegno, che alla fine rende tutti partecipi del risultato raggiunto.

Il contesto italiano dei primi decenni del dopoguerra favoriva l'emergere di questi comportamenti e valori, umani e professionali. Si era individualmente e collettivamente certi che il futuro sarebbe stato migliore del presente, che le condizioni di vita sarebbero progredite, che si sarebbe ottenuto ciò che era sembrato fino a pochi anni prima irraggiungibile.

Fu il periodo durante il quale i carrozzieri italiani si imposero e guidarono lo sviluppo dello stile automobilistico, divennero la "scuola" nella quale tanti bravi stilisti maturarono le proprie abilità. Proprio mentre

altre grandi tradizioni di carrozzieri, si pensi ai francesi o ad alcuni tedeschi, sparivano dal mercato, incapaci di proporre linee nuove, di affrancarsi dal gusto dell'ornamentazione, di sviluppare la forma come determinante dello stile dell'automobile. Giovanni Michelotti rappresenta in modo esemplare il trionfo dello stile italiano, come testimoniano gli incarichi che ottenne da tante aziende straniere, indotti dalla qualità delle sue realizzazioni per i nostri carrozzieri, quelle spesso bellissime e oggi tanto ammirate "fuori serie" create su autotelai "umili", come le Fiat 600 o 1100.

Il piacere che proviamo osservando le realizzazioni di Giovanni Michelotti, la sorprendente varietà di soluzioni stilistiche, la capacità di interpretare e di far evolvere le linee – si pensi alle vetture Standard-Triumph – ci riempiono di ammirazione, e ci inducono a riconoscerlo tra i più brillanti creatori della cultura estetica dell'automobile.

Lorenzo Boscarelli, presidente AISA e studioso di storia dell'automobile.

Giovanni Michelotti, mio padre

EDGARDO MICHELOTTI

Forse qualcuno potrebbe chiedersi come mai Giovanni Michelotti abbia avuto una carriera così ricca di successi, perché e come abbia potuto progettare oltre 1.200 automobili realizzate e marcianti, tra cui molti prototipi, molte di piccola e media serie e tante di grande serie.

Come quest'uomo non troppo alto, magro, gaio e semplice, non laureato né diplomato, è riuscito a creare automobili così diverse, adatte al mercato e alla marca di destinazione?

Il talento di un genio talvolta è incomprendibile, di solito un genio non sa di esserlo, non considera il suo talento una rarità e ciò che inventa e realizza per lui è una cosa normale. Il genio rimane tale solo se sa mantenere la sua semplicità, il

suo modo di essere libero e di vivere i suoi sogni.

Così Michelotti iniziò la sua inconsapevole scalata alla notorietà che non era tanto diffusa: lo conoscevano soltanto coloro che volevano usufruire del suo talento e apprezzavano le sue geniali creazioni. Non descriverò le automobili – ce ne sono troppe e io non le conosco neppure tutte – mi fa piacere però raccontare qualche aneddoto di come lui lavorava, del suo approccio al progetto, quali fossero le cose importanti per lui, interessanti da sviluppare.

Per lui l'automobile era sinonimo di libertà, la libertà per tutti coloro che potevano possederla. A differenza del treno, dell'autobus o dell'aereo, che per usufruirne occorre andarli a prendere, acquistando il biglietto, l'automobile ci rende liberi di partire quando si vuole e, saliti a bordo, all'interno diventa anche la propria casa, da allestire come si desidera. In automobile si parte all'ora che si vuole, si arriva quando si vuole. È sinonimo di libertà, ma al tempo stesso pericolosa, perché può uccidere: mio padre sosteneva che fosse l'arma legalizzata più diffusa al mondo. Questa cosa lo tormentava, nel corso della sua vita ha sempre cercato nella tecnologia e nei suoi progetti delle particolarità che le automobili avrebbero dovuto avere per cercare di evitare il più possibile gli incidenti.

Mio padre è nato il 6 ottobre 1921. Molti mi chiedono come ha cominciato a disegnare: ecco come. Quando aveva otto o nove anni gli venne

una malattia alle ossa, un'inflammatione alle anche, una malattia infantile abbastanza frequente, che si guariva stando fermi. Dovette restare sei mesi immobile a letto. In quei sei mesi sviluppò il suo desiderio di disegnare, di copiare, di riprodurre su carta, quindi scoprì le sue capacità. Aveva però un solo album perché al tempo la carta costava cara; quando finiva un foglio lo girava e disegnava dall'altra parte e quando finiva cancellava e ricominciava.

L'inizio della carriera: gli Stabilimenti Farina e l'incontro con Mario Revelli

La sua carriera ebbe inizio nel 1937, subito dopo una collaborazione con i magazzini Standa¹; lavorò come vetrinista al negozio Standa di via Roma, a Torino, per circa sei mesi. Suo padre, mio nonno Giuseppe, comperava il giornale una volta alla settimana perché costava caro, lo leggeva durante la settimana dall'inizio alla fine come si fa con un libro. Nelle ultime pagine c'erano gli annunci economici. Ne lesse uno e disse: "Giovanni, vedi qui una ditta che cerca un ragazzo a bottega, fa automobili e si chiama Stabilimenti Farina".

Caspita, al tempo gli Stabilimenti Farina erano la carrozzeria più importante in città, con circa 800 operai che producevano prototipi e piccole serie. Mio padre si presentò e fu preso a fare il garzone di bot-

1. A quei tempi si chiamavano ancora "Magazzini Standard", prima che Mussolini, nel 1938, suggerisse di modificarlo, in quanto troppo anglofono.

Edgardo Michelotti inizia a collaborare nello Studio e Carrozzeria del padre Giovanni Michelotti all'età di vent'anni nel 1972 sia come disegnatore che come fotografo documentarista dei progetti in fase di sviluppo. Studia all'Università di Architettura fino alla morte del padre Giovanni nel gennaio 1980. Eredita quindi la titolarità dell'impresa, fino al 1991 mantenendo tuttora l'esclusiva la proprietà del marchio. Si dedica poi all'Industrial Design fino al 2014, abbinando l'attività con la valorizzazione dell'Archivio Storico Michelotti di proprietà (che conta 6.000 disegni, 25.000 fotografie e migliaia di disegni costruttivi storici) mediante la catalogazione e digitalizzazione dei documenti. Prosegue inoltre la ricerca e la divulgazione dell'opera del padre mediante mostre e conferenze tenute in tutt'Europa.

tega: piccoli lavori di ufficio, pulizie, eccetera. Sapeva, però, di avere il talento del disegno e alla sera si fermava a guardare i disegni, mentre riordinava.

In quel periodo frequentava anche le scuole serali di disegno, che erano in via Bidone. Poi a volte con un suo amico tagliavano e andavano alla "polverosa", che era una *balera* così chiamata perché si ballava sulla terra, e tornavano a casa pieni di polvere... A quel tempo il capo dell'ufficio tecnico degli Stabilimenti Farina era Pietro Frua, un ottimo disegnatore, da cui papà prese anche un po' lo stile, molto pulito, forse poco innovativo. Pietro Frua aveva un difetto: un carattere non tanto morbido e ogni tanto litigava con Attilio Farina, figlio di Giovanni Farina, il proprietario dell'azienda.

Una volta ebbero un diverbio perché Frua aveva una Topolino che parcheggiava all'ingresso della Carrozzeria. Lo stabilimento aveva un portone a sinistra e a destra gli uffici amministrativi e tecnici, poi un ampio cortile interno su cui si affacciavano i reparti di produzione. Pietro Frua parcheggiava la macchina a metà di questo portone, la chiudeva a chiave e andava in ufficio, così di lì non poteva più passare nessuno. I camion però dovevano entrare e uscire e ad un certo punto Farina non ce la fece più e lo licenziò. Arrabbiatissimo entrò nell'Ufficio Tecnico e, rivolgendosi a mio padre, gli disse: *"Vedo che tu sei capace di disegnare un'automobile, anche se non l'hai mai fatto. Benissimo, da oggi sei il capo dell'Ufficio Tecnico"*.

Brividi terribili, perché immagino che gli altri disegnatori che erano lì da qualche anno non fossero contenti di passare alle dipendenze di un ragazzo così giovane, che fino a poco prima aveva compiti umili. Ebbene Giovanni Michelotti iniziò in questo modo la professione di stilista (oggi si direbbe designer). Il primo disegno fu un piano di forma per il conte Revelli, un'Alfa Romeo 2500.

Il conte Revelli era un omone grande e robusto, viaggiava sempre con i suoi due cani levrieri. Lo conobbi in seguito anch'io, era una persona molto in gamba, di modi semplici. Vide il disegno e disse: *"E' fatto bene ... adesso ragazzo vammì a chiamare il disegnatore"*. Mio padre timidamente, con i suoi pantaloncini corti, un po' sudando, disse: *"L'ho fatto io"*.

Quell'incontro fu importante perché ebbero poi la possibilità di collaborare, proprio per gli Stabilimenti Farina. Rimase agli Stabilimenti Farina per circa dieci anni, dal 1937 al 1947, compreso il periodo bellico. In quel periodo fece tantissimi disegni, ma non ne portò mai a casa: era una persona onesta. Nessuno dei circa seimila progetti che ho in archivio, infatti, è fra quelli che eseguì là, se non qualche fotografia.

Durante la guerra disegnò tante altre cose, cucine da campo, trattori... Allora bisognava essere capaci di disegnare un po' di tutto. Fu chiamato alle armi, però Attilio Farina, con le conoscenze che aveva, riuscì a farlo congedare perché ne aveva necessità in azienda.

Il biennio da Allemano

Mio padre nel '46-'47 decise di uscire dagli Stabilimenti Farina, accordandosi con Attilio Farina per una collaborazione esterna, nel caso avesse avuto bisogno di lui. Si trasferì alla Carrozzeria Allemano, dove rimase per circa un anno e mezzo; là fu sia il designer, cioè il capo dell'Ufficio Tecnico, sia il responsabile dell'officina. Fu una palestra ancora più importante per lui, perché imparò veramente come erano fatte le automobili, cosa che poi impose di fare ai giovani che negli anni in cui lavorò come indipendente nella sua carrozzeria venivano a lavorare da lui. Chiunque entrasse da lui con l'intenzione di divenire un designer doveva trascorrere sei mesi in modelliera a sporcarsi le mani con il legno, a limare... Inoltre la nostra carrozzeria

non era organizzata in settori separati, si poteva assistere sia alla lavorazione della scocca in legno, sia a quella della lamiera, alla battitura, al montaggio, alla verniciatura. I giovani da noi imparavano il processo dall'inizio alla fine.

Al lavoro come freelance

Uscito da Allemano nel 1948, decise di fare il grande salto e si mise in proprio. Finita la guerra, dagli Stabilimenti Farina uscirono molti personaggi che aprirono la propria impresa: ad esempio, Vignale e Allemano, che era già uscito, ma arrivò anche suo nipote. Così nacquero tanti carrozzieri e chi conoscevano che era in grado di progettare? Giovanni Michelotti, che era stato un loro collega: si appoggiarono tutti quanti a lui.

Ecco come si spiega che nel 1954 ci fossero al Salone di Torino decine di nuove automobili in prima assoluta, tutte disegnate da Giovanni Michelotti, ma che portavano i marchi di Allemano, Vignale, Balbo, Bertone, Canta e tanti altri.

Credo che questo sia un record, una cosa mai successa e irripetibile, ottenuta al prezzo di un lavoro continuo, di giorno e di notte, perché occorreva seguire la costruzione dei prototipi.

Nel 1946 si era sposato ed era andato ad abitare in via Ormea 150, dove c'erano due stanze, bagno e cucina: una casa nuova del dopoguerra. Incredibile è che lui vi disegnasse i piani di forma, lunghi circa 6 metri, in una stanza di 3 per 3: come era possibile? Si era fatto costruire due plance in legno e le aveva fissate a due pareti angolari; srotolando il rotolo disegnava in ciascuna delle due parti piane, alla fine il disegno aperto era perfetto: per me era un genio!

A un certo punto il lavoro divenne tanto, nel 1950 nacque mia sorella e la famiglia si trasferì in corso Duca degli Abruzzi, dove c'era un grande salone. Finalmente ebbe la possibilità di mettere un tecnigrafo e un

piano di lavoro molto grande, per disegnare i piani di forma.

Il sodalizio con Vignale

In quegli anni lavorò praticamente per tutti, ma in particolare per Vignale. Fino al 1963, durante 13 anni di collaborazione, fece per lui qualche migliaio di progetti. In totale furono prodotte 311 automobili, delle quali numerose erano Ferrari, perché Vignale lavorava bene l'alluminio, inoltre era rapido e non costava caro.

Magari nell'automobile entrava l'acqua, perché la costruiva in poche settimane, però Vignale diceva: *"Nessun problema se entra l'acqua, facciamo un buco nel pianale così esce"*.

La storia della Ferrari fino agli anni '55-'56, quando ci fu il passaggio a Pininfarina, è stata tracciata da Michelotti con Vignale. Mio padre disegnò Ferrari anche per Allemano, per Bertone, per Ghia. Per ogni carrozzeria lui aveva una griffe diversa, sapeva che quella vettura doveva essere subito riconosciuta se era una Vignale, una Balbo ...e così fece anche per gli altri in seguito, per Triumph, per BMW, per i Giapponesi.

Aveva la capacità di leggere nello sguardo del cliente cosa desiderasse e di riuscire ad interpretarlo nel modo migliore.

Fra le vetture disegnate per Vignale, mi piacerebbe raccontare la storia del titolare di una catena di negozi di abiti femminili molto eleganti e molto costosi, Karl Lanz. Commissionò a Vignale una Ferrari². Il progetto, ovviamente, fu fatto da papà, che fece un figurino con una *mannequin* davanti che indossava un tailleur. Era un artificio grafico, senza nessuna pretesa, solo per l'ambientazione. Quando Lanz ricevette questo figurino e vide il tailleur, gli piacque talmente tanto che lo mise in produzione così come era: ne fece 5.000 pezzi, guadagnò un sacco di soldi che gli consentirono

di pagarsi la macchina... senza però riconoscere nulla a mio padre!

Un'altra storia, che forse conoscete, riguarda la Ferrari 340 Mexico. Papà corredò questa vettura con un piccolo schermo di plexiglas trasversale che doveva servire per l'aerodinamica, però ai fini della vittoria servì poco perché la macchina arrivò terza. Non vinse, anche se andava più veloce degli altri, perché in Messico in quella stagione era pieno di zanzare e mosquitos, che con la velocità anziché andare a sbattere sul parabrezza – i tergicristalli di allora non erano come quelli di oggi, bisognava scendere a pulire i vetri altrimenti non si vedeva più nulla – si fermavano su quel pezzo di plexiglas, evitando al pilota di perdere tempo per fermarsi perché il parabrezza rimaneva pulito.

Ora, un aneddoto: stavo lavorando per Vignale su una Ferrari ordinata da Luigi Chinetti, titolare del North American Racing Team (NART) e importatore della Ferrari negli Stati Uniti. Un giorno Chinetti venne a vedere il progetto mentre la vettura era già in fase di costruzione e manifestò delle perplessità sulla parte posteriore. Allora papà prese il gesso – si usava così! – e sul pavimento in cemento gli fece un disegno. Chinetti disse: *"Ecco, così mi piacerebbe"*. Erano più o meno le sei del pomeriggio e Vignale disse: *"Attraversate la strada, in fondo c'è la trattoria, andate a mangiare poi tornate"*. Papà aveva capito cosa Vignale avrebbe fatto, quindi a Chinetti fece mangiare antipasto, primo e secondo, dolce e caffè; insomma lo tenne il più possibile in trattoria e verso le nove di sera ritornarono in carrozzeria. Vignale era un battilastra di eccezione, agli Stabilimenti Farina era il capo dei battitori; di persona gli aveva tagliato e rifatto la parte posteriore che non piaceva, cosa dell'altro mondo!

La collaborazione con Ghia-Aigle

In quel decennio, chiamamolo d'oro, Giovanni Michelotti rimase

freelance ed ebbe occasione di conoscere Luigi Segre, che era proprietario della Ghia. Segre decise insieme ad un altro imprenditore, Pierre-Paul Filippi proprietario di un saponificio, di aprire una carrozzeria in Svizzera e insieme ad un altro imprenditore svizzero, Edouard Monney, fondarono la carrozzeria in una località denominata Aigle, tra il Gran San Bernardo e Losanna. Questa nuova azienda aveva bisogno di un nome importante per essere pubblicizzata e Segre, proprietario a Torino della Ghia, che non versava in buone condizioni economiche, pensò di cedere il nome Ghia alla nuova azienda, consentendole di utilizzare il nome Ghia-Aigle per cinque anni in cambio di denaro. In Svizzera i soldi non mancavano, quindi nacque questa nuova società che sanò in gran parte i debiti della Ghia stessa. Papà lavorò con loro fino al '63: infatti i disegni che ho in archivio coprono gli anni dal '48 al '63.

Molte delle vetture Ghia-Aigle furono disegnate da mio padre, ma per loro lavorava anche Frua. Forse papà in certi momenti era costretto a rifiutare il lavoro perché ne aveva troppo. Ricordo che d'inverno partiva in treno e sulla linea del San Gottardo raggiungeva Aigle; lavorava tutta la notte poi rientrava. Invece d'estate raggiungeva il posto con la sua Topolino.

Con Ghia-Aigle fu una lunga e incredibile esperienza.

I rapporti con le grandi Case

Mio padre amava molto anche progettare vetture piccole da città. Collaborò sia all'Isetta della Iso-Rivolta sia all'Isetta BMW; ricordo anche la Frisky, uno dei progetti principali che fece per gli inglesi, e la Siata Mitzi, che poi diventò la Vespa 400 costruita in Francia dalla consociata di Piaggio. La Fiat, infatti, non permetteva che si facessero in Italia auto di quelle dimensioni, perché stava per uscire la Nuova 500. Lavorò per le marche più prestigiose

2. La 250 MM telaio 0334MM del 1953.

per quel che riguarda le auto sportive, come Lancia, Bugatti, Aston Martin, ma anche sulle Fiat, perché allora si facevano auto di gran classe. Per alcune aziende disegnò auto di normale produzione, come per Triumph, Denzel, BMW, Prince, DAF, Reliant... Collaborò con i preparatori, come Abarth, Conrero o Nardi, che venne da Bologna a Torino perché c'era più mercato e aveva una sala di prova motori in via Lancia che era migliore di quelle di Mirafiori, tanto che la Fiat andava a provare i motori da lui. Ma collaborò anche con piccoli costruttori di altre cose, come la Catalor, che faceva stufe catalitiche, o la Ardor, che era un'azienda di Parigi che costruiva accessori per le Vespe e le motorette...

Nel '56-'57 si avvicinarono a lui grandi aziende, come Triumph e BMW.

L'occasione di stabilire un rapporto con la Triumph si presentò a un Salone dell'Automobile di Ginevra, quando il direttore generale, Alick Dick, lo avvicinò e gli disse: *"So come lei lavora, se domani mi porta un disegno per il restyling della nostra Vanguard io le regalo una magnum di champagne"*.

Papà, che girava sempre con il suo blocco e pennarelli, non gli fece un disegno solo, ma tre: tre disegni, che realizzò in un'ora e mezza e poi andò tranquillamente a dormire. Il giorno seguente li portò a Dix, che rimase stupefatto, gli diede la bottiglia di champagne e poi gli mandò la copia del contratto di collaborazione.

Così iniziò il lavoro per la Triumph, che proseguì anche durante i vari passaggi di proprietà dell'azienda e si concluse alla fine degli anni Settanta con un restyling della TR7, da coupé a spider, abbellendola molto. Lasciato l'appartamento di corso Duca degli Abruzzi perché diventato troppo piccolo, aveva trovato – mi sembra attorno al '54-'55 – un attico in corso Francia 35, in un palazzo, allora il più alto della città, all'undicesimo piano dal qua-

le c'era una vista spettacolare fino alle montagne. L'interno era molto grande, c'erano due tavoloni per disegnare; era un posto incantevole, adatto alla segretezza che doveva offrire ai suoi clienti. L'ha cercata nell'alto, non nel basso: non c'erano ancora i droni, a quel tempo, per spiare il suo lavoro.

Lì sono nate forse le automobili più belle e ha creato il gruppo di lavoro più folto: erano in 5/6 disegnatori. In questo posto è accaduto un altro aneddoto che vorrei raccontare: come la Triumph Herald nacque in una notte.

Il capo-ingegnere della Triumph, che si chiamava Harry Webster e che divenne un grande amico di papà, aveva l'abitudine di andare a fare le vacanze in Liguria. Prendeva la macchina con la moglie e la figlia, stava ad Alassio 15-20 giorni e un anno passò da Torino per trovare mio papà lungo la strada. Si fermò in corso Francia; moglie e figlia rimasero in macchina, lui salì all'undicesimo piano per salutare e intanto disse a papà che c'era da progettare una modifica a una vettura. Iniziarono a discuterne e successe che provarono a modificarla in tutte le maniere e a un certo punto Webster disse: *"Non si può. Secondo me il progetto così non va."* E gli chiese: *"Tu cosa faresti?"* *"Ah, io lo rifarei da zero."* *"E come?"* Papà prese una matita e nel giro di dieci minuti fece uno schizzo. *"Fantastico!"*

Incominciarono a lavorare e intanto il tempo passava, si fecero fare dei panini al bar di sotto e finì che Webster si dimenticò della moglie e della figlia, lasciate in macchina. Solo verso mezzanotte si ricordò di loro, che a quel punto dormivano. Per fortuna il barista conosceva il papà, aveva capito che erano inglesi e aveva offerto loro la cena e permesso di usare la toilette: insomma, le aveva assistite. Questo per dire che con lui si stava bene, si lavorava e si produceva bene.

Quando iniziò a collaborare con queste grandi case, per costruire i

prototipi si rivolse ai suoi amici Allemano e Vignale. È probabile che i clienti non fossero così contenti di questa soluzione, perché per quei locali poteva passare chiunque.

Così, per garantire la riservatezza, nel '59 aprì la sua prima carrozzeria, con sette dipendenti, in via Levanna a Torino: una *boita* – cioè un'officina con una dotazione tecnica molto semplice – il cui cortile era tutto sterrato. Lì iniziò a fare automobili straordinarie e a produrre anche i prototipi per i clienti. Fu designer e carrozziere per vent'anni, finché non si ammalò e morì.

L'approccio al progetto

Il suo approccio al progetto avveniva partendo dagli schizzi, anche solo su un pezzo di carta da spolvero appiccicato sul tecnigrafo sul quale lui disegnava. Altre volte, invece, iniziava il piano di forma senza avere fatto nessuno schizzo preliminare: lui pensava l'automobile e poi da un foglio quadrettato iniziava direttamente il piano di forma, magari in scala 1:10. L'idea gli veniva spesso la sera e in 7/8 ore faceva un disegno del genere. Le linee erano pulite, difficilmente faceva modifiche. Ci sono certe carrozzerie, certi designer che fanno una linea, poi non piace e iniziano a modificare, lui incominciava e finiva e la vettura era pronta senza fare nessuna modifica.

I figurini, invece, li faceva soprattutto per presentare l'idea ai clienti. A volte li faceva prima, talvolta persino dopo.

La grafica che lui applicava alle sue automobili è, come dire, *running cars*: sembra che queste automobili stiano correndo. Ricordo un' appassionata che venne anni fa dal Belgio per vedere l'archivio e io le mostrai questi figurini, ma alcuni non erano fatti da lui bensì dai suoi collaboratori, dai designer che aveva papà e lei mi disse una cosa che mi piacque subito: *"Tuo padre faceva dei disegni che erano running cars, le altre sono parking cars"* perché sembravano parcheg-

giate, fatte bene ma comunque senza anima. I suoi disegni, invece, avevano una forza che poi veniva in certi casi avvalorata dagli scarabocchi che lui faceva sulla parte posteriore. Era praticamente una seconda firma, che voleva dire “fatto, quello non lo tocco più, il disegno è finito”.

Un quotidiano inglese agli inizi degli anni Sessanta aveva mandato un giornalista a intervistare papà, che dopo essersi fatto descrivere il suo modo di lavorare, alla fine gli chiese: *“Mi dica la differenza tra una tipica automobile americana, una tipica automobile inglese e una italiana”*. Lui su un pezzetto di carta gli fece tre figure: quella americana bassa, larga, con sei fanali davanti, quella inglese stretta e alta e quella italiana la disegnò con fascino ed eleganza.

La sua linea è sempre stata pulita ed elegante, anche quando il disegno era movimentato. La Fiat 1100 Cabriolet, ad esempio, credo sia stata la prima vettura al mondo ad avere i due fanali posti a lato della griglia, che corre lungo tutto il frontale, una soluzione che è durata per vent’anni.

Il suo stile iniziò a piacere molto e come ho detto prima era una persona di una semplicità incredibile; alcuni giornalisti lo hanno descritto come una persona schiva e riservata, ma non è proprio vero, mio padre era allegro e trasmetteva fiducia ai clienti che volevano lavorare con lui.

Ora un aneddoto: come è nato il “baffo” sul passaruota. Papà, mentre era agli Stabilimenti Farina doveva disegnare una vettura, non ricordo quale. Il piano di forma si disegnava su un foglio di carta molto lungo e quadrettato; i quadretti servivano come riferimento per il disegno. Esegui il disegno, fecero la battitura in lamiera, così come il telaio interno di legno, come all’epoca si usava, e quando la scocca fu finita la adagiarono sul telaio. La parte interna strutturale della macchina però non entrava nella scocca, che

era 10 centimetri più stretta: mio padre si era sbagliato di un quadretto! Allora lui con calma chiese agli operai di tagliarla in senso longitudinale e di allargarla per farla entrare, ma la bombatura posteriore del tetto in senso trasversale non consentiva di recuperare tutto lo spazio necessario. La allargarono per quanto fu consentito dalla forma della parte centrale, ma le ruote rimasero fuori di due centimetri. Allora papà si inventò il “baffo”, che raccordava la carrozzeria, facendo sì che andasse a filo con il fianco esterno della ruota. Da quel momento il “baffo” fu adottato ampiamente.

Altro particolare del suo approccio al progetto era cercare di inserire in ogni vettura una novità. Ad esempio, io credo che la Fiat 8V Demon Rouge sia stata la prima automobile ad avere la maniglia nascosta, per mantenere la fluidità della fiancata che doveva essere la più liscia possibile. A lui dava fastidio veder sporgere la maniglia e allora si inventò il particolare della maniglia celata nel montante posteriore. Dunque per aprire la macchina si schiacciava l’elemento cromato nella parte posteriore.

Il tema della sicurezza

La sicurezza è un argomento che lo ha sempre coinvolto molto, soprattutto gli aspetti relativi alla sicurezza passiva e alla visibilità. Cercava in tutti i modi di rendere l’automobile meno pericolosa possibile e si sforzò sempre di garantire all’autista la maggiore visibilità ottenibile. Nei suoi progetti la superficie vetrata è molto ampia e non di rado escogitò sistemi e dispositivi di sicurezza passiva.

Fece anche diverse invenzioni e depositò dei brevetti. Ad esempio, pensò di mettere un’antenna della radio con in punta una lucina rossa che replicava lo stop visto da dietro, in maniera che non solo chi seguiva vedeva gli stop che si accendevano quando frenava, ma anche chi si trovava più indietro, in

terza o quarta posizione, in maniera che cominciassero già a frenare in anticipo. Pensò anche di affiancare alla luce della freccia un’altra luce di stop; nel suo disegno esplicativo ci sono due automobili che si avvicinano a un passaggio pedonale, c’è qualcuno che sta attraversando e si capisce che chi sta sorpassando non può vedere da dietro se l’altra auto sta frenando; con una luce di stop anche a fianco della freccia, invece, chi supera capisce ed evita di investire un eventuale pedone.

Invenzioni e brevetti

Idee tutte brevettate, anche quella di restringere il più possibile il frontale della automobile. E’ uno studio che fece su telaio DAF 55 del ’67, affinché la parte di urto eventuale fosse più piccola possibile, e se qualcuno fosse stato investito nella parte laterale sarebbe stato sbalzato via ma non colpito direttamente.

Fra le cose più interessanti c’è una sua invenzione molto simile all’airbag, nel ’62. Pensò che mentre il pilota aveva un volante al quale aggrapparsi in caso di incidente, e quindi poteva tenersi, il passeggero non aveva assolutamente alcuna protezione; ecco che allora si inventò un cruscotto lato passeggero morbido all’impatto per mezzo di una molla. Andò a comperare delle molle da materasso e lo fece realizzare. Con questo sistema, quindi, chi nell’impatto veniva sbalzato in avanti avrebbe trovato non lamiera, o superfici rigide ma un morbido materasso contro il quale al massimo sfregare, ma non si sarebbe fatto male. Queste sono alcune delle più importanti soluzioni che lui pensava potessero funzionare per evitare che la gente andasse a morire sulla sua automobile.

Nel ’64 Gianni Rogliatti gli dedicò un articolo, parlando proprio delle sue idee per la sicurezza. Pensò anche al tetto “a pagoda” per aumentare il più possibile la visibilità nella parte alta e lo spazio per poter entrare facilmente nella vettura. Con

questa soluzione aveva costruito la OSCA 1600 Coupé che presentò al Salone di Ginevra proprio del '61 e fu criticatissimo. Anche il direttore del circuito di Le Mans lo criticò su *Revue Automobile*, che al tempo era l'unico quotidiano automobilistico. Mio padre lo incontrò e gli disse: *"Io rispetto la tua opinione, ma se per caso tra tre o quattro anni esce fuori un'automobile con questa soluzione, tu devi scrivere che il primo a farlo sono stato io."* Si strinsero la mano. E così successe: nel '71 uscì la Mercedes 350 SL col tetto a pagoda e il giornalista riconobbe sul giornale che effettivamente quel giorno si era sbagliato.

All'inizio degli anni Settanta costruì alcuni prototipi col paraurti in poliuretano.

Alla guida della Pulsar³, che adottava questo sistema, mi capitò di tamponare un'Alfasud. Il guidatore mi disse: *"Guardi, io sto andando a rottamare la macchina; non si preoccupi."* Mi era andata bene, però tornando alla mia automobile mi sono accorto che il paraurti non c'era più. Dov'era andato a finire, grosso com'era? Insieme all'altro automobilista ci siamo messi a cercare e abbiamo capito che cosa era successo: tamponando l'Alfasud, che è alta dietro, il mio paraurti era rimasto incastrato sotto. L'ho recuperato e caricato in macchina e sono tornato in carrozzeria pensando che papà mi avrebbe fatto una ramanzina di quelle che si ricordano per sempre. Invece no: chiamò il capo officina – che tutti chiamavamo "mani di fata", perché aveva le mani tre volte le mie – che mi disse *"non si preoccupi"*, prese il paraurti, lo fece scattare e tornare in condizioni perfettamente normali. I fori coincidevano e l'ha rimontato nel giro di cinque minuti.

Parliamo di automobili

Come nacque

la Triumph TR5 Ginevra

Nacque da un progetto che papà

3. Concept-car del 1972 su autotelaio Fiat 128.

fece con l'idea di esporla al Salone svizzero. Lui aveva l'abitudine di chiedere l'ok al costruttore del telaio, prima di presentare le vetture ai saloni. In questo caso il responsabile di Triumph venne giù a Torino a vedere questa vettura, prima ancora che fosse verniciata e allestita per l'esposizione. Quando la vide, però, gli disse: *"No, tu non puoi esporla, perché è bellissima. Preferiamo comperare il progetto e metterlo in produzione."* Da lì sarebbe nata la Triumph Stag.

Mio padre ne fu molto contento, è chiaro. Però mancava circa una ventina di giorni al Salone e pensò anche: *"Ora cosa ci metto al Salone?"*

Allora non c'erano messaggini, Whatsapp, c'erano però i telegrammi e così ne inviò uno alla Triumph scrivendo di spedire immediatamente un telaio TR5. Dopo un paio di giorni arrivò un camion e in 15 giorni – e io aggiungo, probabilmente in 15 notti – venne costruita una nuova vettura. Naturalmente con gli accorgimenti necessari visti i tempi, quindi fece uno Spider perché c'era meno da fare; utilizzò il parabrezza di una vettura esistente; la capotte fu fatta dopo e la vettura esposta con una finta. Comunque riuscì ad esporre la vettura, che è tuttora esistente, di proprietà di un appassionato svizzero-tedesco: ci conosciamo, adora questa auto e la porta in giro in tutta Europa

I rapporti di lavoro con il Gruppo Standard Triumph

Uno dei primi progetti che lui fece era per la società egiziana gestita dai fratelli Flower⁴, che vendevano automobili e parti di ricambio. Presero un telaio della Triumph per poter realizzare una piccola vettura, la Frisky Meadows. Papà realizzò il

4. La Cairo Motor Co. Ltd., di cui era direttore generale l'ex-pilota inglese Raymond Flower, che gestiva con i fratelli Derek e Neville l'importazione delle vetture del Gruppo BMC in Egitto.

prototipo, che fu anche esposto ad un salone, ma poi per varie ragioni dipendenti da loro non fu possibile produrla.

A quei tempi, Michelotti non aveva ancora la sua carrozzeria, ed era soprattutto Vignale che costruiva per lui i prototipi, mentre altre volte si rivolgeva ad Allemano.

Gli chiesero anche una piccola Spider su base TR3, anche questa fatta in tempi brevissimi. Piacque moltissimo alla direzione della Triumph, cosicché da lì in poi progettò praticamente tutta la gamma: la Herald, la Spitfire, la 2000, la 1300, la GT6, fino alla Dolomite. Disegnò anche la Leyland P76, una grande berlina costruita in Australia.

La rinascita della BMW

La BMW era in condizioni disastrose dopo la guerra. Per potersi risolvere avevano bisogno di costruire una vettura piccola. Papà allora venne coinvolto da Renzo Rivolta, che inviò una lettera alla BMW consigliando Michelotti, suggerendo di farsi seguire da lui. La BMW accettò, anche perché lo conoscevano già. Michelotti aveva fatto delle vetture con Ghia-Aigle sulla base delle loro auto. Gli propose l'Isetta, sulla quale lui aveva già lavorato: infatti, aveva avuto l'incarico di curare l'estetica della versione italiana per la ISO. Poi il progetto piacque e fu fatta anche in Germania, inizialmente uguale a quella italiana e poi allungando il passo, aumentando l'abitabilità: la BMW 600.

Questo progetto, però, sicuramente non poteva rilanciare un marchio che aveva subito dalla guerra dei danni spaventosi, quindi durante una seduta del Consiglio di Amministrazione i soci avrebbero dovuto deliberare la cessione della BMW alla Daimler-Benz. Successe però che il concessionario della BMW in Austria, Wolfgang Denzel, fece fare a sue spese da mio padre per quella riunione un progetto e una vettura, che secondo lui sarebbe stata importante e utile per rilanciare l'a-

zienda. Denzel era un piccolo azionista della BMW e così durante la riunione fermò tutti e disse: “*Signori, vi devo fare vedere una cosa.*” Li fece uscire nel cortile adiacente e scopri questa automobile: tutti incantati.

Allora uno dei maggiori azionisti, Herbert Quandt, decise di comperare la quota di maggioranza per impedire che l'azienda fosse ceduta. Così il progetto di Michelotti fece sì che la BMW potesse rimanere indipendente. Rilanciò il marchio con la 700, poi passò alla Neue Klasse (cioè la 1500, poi 1600, 1800, fino alla 2000) e alla 1602/2002.

Realizzò anche dei prototipi, arrivando a costruire la Turbo, che potremmo considerare l'antenata della BMW M1 che fece poi Giugiaro. La produzione di quella vettura avrebbe dovuto essere fatta da Michelotti; mio padre costruì i locali – 10.000 m² di officina – per poter attrezzare e costruire questa automobile in serie. Però arrivò la crisi petrolifera del '73; furono imposti forti limiti alla circolazione e le prospettive dell'automobile, soprattutto di quelle ad alte prestazioni, apparvero incerte. La BMW decise di non onorare quel contratto.

Tutte le cose brutte prima o poi finiscono e quando la crisi si attenuò, papà non aveva più la possibilità di dedicare quei locali alla produzione e fu destinata ad altro carrozziere, che fu poi l'Italdesign.

Un peccato perché la vettura che mio padre avrebbe costruito era completamente diversa dalla BMW M1, aveva una verniciatura particolare, sfumata nella parte centrale in rosso, terminava in arancione nella parte frontale posteriore, un arancione molto forte. Bellissima.

Daf: piccola ma importante

Anche in questo caso tutto nacque con una lettera, quella che Martin van Doorne scrisse a Herry Webster – conservo questi documenti in archivio – chiedendo se per lui potesse essere una buona soluzione rivolgersi a Michelotti per dise-

gnare le nuove linee della Daf. Ne parlarono e lui consigliò vivamente di lavorare con papà, cosa che poi effettivamente avvenne. Nacquero così diverse automobili: il restyling della Daffodil, cioè la 33, la 44, la 55, la versione Coupé.

Tipica di quelle auto era la trasmissione Variomatic: un sistema straordinariamente intelligente e poco costoso. Venne utilizzato anche per alcune vetture in Formula 3. Solo con due pedali, è stato il primo dispositivo a variazione continua della velocità costruito in larga scala.

Papà continuò a disegnare per la Daf per i veicoli industriali, dopo che il settore automobilistico fu venduto alla Volvo. Poi tutto quanto finì all'azienda svedese.

La francese che ha vinto tutto

Alpine-Renault A108 e A110: tutte le serie furono seguite da papà. Su questo argomento non c'è molto da aggiungere: è storia nota.

Pochi sanno, però, che il progetto di queste automobili fu fatto da mio padre per un compenso di 100.000 lire. A quel tempo, fine anni Cinquanta, era una discreta somma, ma non fu mai pagato. Mio padre non le riscosse mai perché sorsero complicazioni legali e burocratiche – allora c'erano ancora i dazi doganali – e preferì desistere.

Il sol levante

Alla fine degli anni Cinquanta, dopo BMW e Alpine-Renault, arrivarono anche i giapponesi. Finì che papà dovette cambiare due o tre volte la collocazione della carrozzeria perché aveva sempre bisogno di più spazio.

Il primo cliente fu la Prince. Per loro realizzò le versioni sportive della Skyline, un'automobile che fu prodotta abbastanza poco perché era troppo bella e fecero in maniera di farla uscire di scena rapidamente. In questo progetto ebbe il coraggio di fare i fari come gli occhi dei giapponesi, “a mandorla”. Ha fatto realizzare i primi prototipi da Alle-

mano, all'inizio, quando non aveva ancora la carrozzeria; poi si dotò di proprie strutture di produzione.

In seguito la Hino Motors richiese l'assistenza stilistica di papà, che disegnò la Contessa. Il nome non fu inventato da noi, perché la loro vettura si chiamava già così. Papà progettò prima la Contessa 900 Coupé, alla quale collaborò anche Nardi per cercare di migliorare il motore, in modo di fornire una versione più veloce e scattante. Poi fece tutta la gamma del modello nuovo, la Contessa 1300: la berlina e la Coupé. Venne prodotta non in tantissimi esemplari perché la Toyota, che era proprietaria della Hino, a un certo punto decise che il marchio doveva andare avanti solo con i camion.

L'ultimo progetto

Il suo ultimo progetto è stato per la Reliant, un'azienda inglese che faceva vetture in produzioni abbastanza limitate. Si decise quindi di realizzare la carrozzeria in materiale plastico mentre il telaio era in acciaio.

Quello della Reliant Scimitar SS1 fu il suo ultimo disegno, perché in quel periodo scoprì la sua malattia e il dolore a un braccio, all'omero destro. Il braccio che gli aveva dato tante soddisfazioni a disegnare era già colpito da una metastasi ossea a causa di un tumore ai polmoni che si era diffuso ormai ovunque.

Qualche prototipo

I prototipi realizzati da mio padre sono stati tanti. Vorrei ricordare alcuni dei più significativi, come la vettura progettata per Conrero e che avrebbe dovuto correre a Le Mans, ma che non ebbe fortuna.

Ci sono un paio di granturismo: quella su base Fiat 2300 S e quella, secondo me particolarmente elegante, su base Triumph Vitesse, con tettuccio trasparente. La mia preferita, però, rimane la Jaguar D-Type del '63.

La produzione maggiore che fece

fu di vetture da spiaggia: 80 vetture⁵ per un imprenditore di Montecarlo che si chiamava Philip Shell. Questa spiaggia – e non spiaggia! “Spiaggina” le chiamano oggi, ma si sono sempre chiamate “spiaggetta” – veniva realizzata per clienti facoltosi, come Aristotele Onassis e Jacqueline Kennedy.

Poi c'è la OSCA 1600, quella che abbiamo già citato, con il fanalino di stop messo lateralmente e poi il tetto “a pagoda”.

Per la Casa Reale olandese, durante la sua collaborazione con la Daf, costruì la spiaggia Kini⁶.

Per me una vettura bellissima è stata anche la Maserati 5000 GT che costruì per Briggs Cunningham e che fu tra i primi prototipi che fece nella prima carrozzeria.

Sulla gloriosa Alfa Romeo 1300⁷ in alluminio c'è un aneddoto: nelle prove a Monza era praticamente concorrente della SZ Abarth-Zagato, però la nostra andava più veloce. Allora Abarth telefonò a mio padre: “Vieni che devo parlarti!” Quando arrivò lì, Abarth era arrabbiatissimo. “Cosa hai messo in quella macchina?” “Io l'ho solo fatta in alluminio, con più aerodinamica possibile.” A quel punto Zagato probabilmente inventò la coda tronca per riuscire a vincere.

Costruì diversi prototipi interessanti anche nei primi anni Settanta, come la Fiat 128 Pulsar e la Fiat 132 Flares. Invece, per il concessionario svizzero Felber fece una Ferrari da spiaggia⁸.

5. Si tratta della “Shelette”, derivata concettualmente dalla Kini (v. nota successiva), ma realizzata su autotelaio Fiat 850 a partire dal 1968.

6. Allestita sull'autotelaio della Daf 44 nel 1966, attualmente è conservata al Museo Daf, mantenuta in perfette condizioni e occasionalmente utilizzata da Re Guglielmo Alessandro.

7. La Giulietta Sprint Veloce “Goccia”, costruita nel 1961 per Conrero.

8. La Ferrari 365 GTC/4 “Beach”, allestita nel 1977 sul telaio 16017 e venduta allo sceicco al Tahani, futuro emiro del Qatar.

Tutte e tre avevano i paraurti avvolgenti in poliuretano.

Qualche aneddoto per concludere

LA RIUNIONE DEI DIRETTORI.

Lui amava che i suoi progetti non venissero stravolti. Aveva una notevole capacità di fare progetti che fossero immediatamente realizzabili, dava una fattibilità all'80%, in modo che gli ingegneri della casa costruttrice non avessero bisogno di stravolgere il suo stile per poter mettere in produzione la vettura. A questo proposito, si inventò una metafora particolare: entra un cavallo nella riunioni dei direttori, ognuno vuole mettere qualcosa di suo – il marketing, il tecnico di produzione, il responsabile dei costi – e alla fine, esce fuori un cammello! No, così non va bene...

COME GUADAGNARE TRE GIORNI DI SALARIO IN TRE QUATTRO ORE

Perché l'ho intitolato così? Per far capire come si lavorava una volta, negli anni Sessanta.

C'era un battilastra che si chiamava Barottello; mi pare che ancora oggi esista la ditta che aveva poi costituito, fanno sempre battiture della lamiera. Fu chiamato da mio padre per fare un provino, perché aveva bisogno di battilastra e gli diede un compito: “Devi farmi un parafango sinistro uguale a quello destro, ti do tre giorni di tempo per fare questa cosa.” Dopo qualche ora Barottello gli disse in piemontese: “Vado a casa.” “Come vai a casa? Ti ho dato tre giorni per finire il lavoro.” “L'ho finito.” “Come l'hai finito?” Papà andò a vedere e il parafango era già fatto, perfettamente bene, e allora gli disse: “Bene, vai a casa a mangiare un boccone, poi torna oggi pomeriggio che facciamo altro.” E lui: “No, no: io vado a casa perché lei mi ha dato tre giorni...” Poi tornò e papà lo assunse immediatamente.

Io il piemontese l'ho imparato in carrozzeria, perché a determinati artigiani era meglio parlare in dialetto, se no non ti capivano.

COME STRINGERE LA FIANCATA DI UN MILLIMETRO IN 10 MINUTI

Per restringere la fiancata di un modello in legno ci voleva una notte, ma di un millimetro era una cosa stranissima. Il direttore tecnico di un'azienda – per correttezza non scrivo il nome – disse: “Mi piacerebbe che il modello fosse ristretto di un millimetro.” Una cosa che non serviva niente; al tempo era già uscito un materiale di resina marrone che si abbinava al legno, che era generalmente beige molto chiaro, per poter aggiungere o togliere, quindi i modelli erano variegati, avevano delle macchie. Un altro gli avrebbe risposto: “Di un millimetro io non te lo faccio.” Invece papà rispose: “D'accordo, prendo l'autista, la faccio accompagnare in albergo e domani mattina troverà il lavoro fatto.”

Chiamò un operaio modellista e gli disse: “Prendi un po' di carta, sporcamela un pochino in maniera che cambi l'aspetto, dieci minuti e andiamo a casa.” Il giorno dopo arrivò il cliente, guardò la macchina e disse: “Non so, forse la macchina adesso è un po' stretta. Si potrebbe aggiungere un millimetro, come era prima?” “Nessun problema!” E si ripeté la stessa storia... Al terzo giorno, quando è ritornato, ha detto “Ah, aveva ragione lei, adesso va benissimo.”

LA VETTURA CHE ESCE DA UN MURO

Il signor Maniero di Padova voleva una vettura dotata di motore Ford 4700⁹. Questo signore aveva un'azienda che costruiva telai, strutture in ferro e gli disse: “Il telaio con il motore sopra glielo mando io.” Però non voleva farlo nell'ambito della sua azienda; aveva un locale laterale al primo piano e lì incominciarono a costruire e lo finirono al punto che poi non poteva più uscire perché non c'erano porte abbastanza grandi e così alla fine hanno abbattuto il muro.

9. Per la MM 4700 GT fu utilizzato il motore 4,7 litri della Ford Mustang.

ORGANIZZARE LO STUDIO E GESTIRE I COLLABORATORI

Perché si lavorava bene con mio padre? Perché lui era un goliardico e aveva la capacità di guardare negli occhi i suoi collaboratori, i dipendenti, i suoi artigiani e capire il momento in cui bisognava mollare e farli riposare e distrarre un po'.

Prendevano le curve per tracciare le linee dei piani di forma, le tenevano in verticale, impugnate dalla parte più lunga e con la parte curva verso il basso, poi mettevano una gomma per terra sul linoleum tutto sporco di grafite, che scivolava bene, e facevano una partita a hockey tre contro tre: una porta era quella del bagno, l'altra era quella di ingresso. Scaricavano un po' la tensione e poi si ricominciava a lavorare.

Una domenica mattina c'erano gli operai che lavoravano per consegnare la macchina il lunedì. A quei tempi le partite di calcio venivano giocate alle tre del pomeriggio, lui aveva visto negli occhi di questi ragazzi che erano stanchi; più che di fisico erano stanchi di mente e disse: *"Fieni, pijuma la machina e anduma a vède il Toro."*¹⁰

Quel giorno il Torino giocava a Novara e fecero in macchina Torino-Novara, sono andati là a vedere il Toro, che le ha anche prese, aveva perso, e sono tornati indietro incavolati, ma nel frattempo si erano scaricati e ricominciarono a lavorare tutta la notte e la mattina dopo la macchina era pronta; forse continuando avrebbero reso per 10 minuti all'ora. Quindi era capace di capirli, perché erano cose che lui aveva vissuto sulla sua pelle.

INSEGNARE A UN FIGLIO A DISEGNARE

Un giorno papà venne da me e disse: *"Cosa ne diresti – io lavoravo con lui da poco più di un anno, ma studiavo anche – se facessimo per il Salone un'auto con 4 porte ad ala di gabbiano?"* Io gli risposi: *"Ma io ho 22 anni, non*

ho esperienza, non posso risponderti." *"Io voglio sapere cosa ne pensi."* *"Se deve essere una sfida facciamola, ok."* *"Qui c'è un disegno imbastito, lo metti sul tecnigrafo e lo ricopi, lo fai in bella, lo lucidi e poi vediamo."*

Lavoravo con lui e volevo essere trattato come un dipendente qualunque, non come il figlio del padrone, non mi piaceva. Infatti mi sono rimasti amici tutti i disegnatori e i dipendenti.

Ecco cosa accadde con quel disegno. Lo feci, lui venne e mi disse: *"Ah, caspita, bella mano, bravissimo. Però vedi che qui ci sono due linee che non sono parallele."* *"E' vero!"* Allora io faccio per cancellare e lui: *"No, no, metti un foglio sopra e rifallo."* Come si faceva a dire di no... Lo disegnai da capo, facendo attenzione a quelle due linee, però la volta dopo c'era un altro difetto da un'altra parte e allora via con un altro foglio... Insomma, c'era sempre qualcosa che non andava. Passa un giorno e ne avevo fatti cinque o sei; passa il secondo giorno, una settimana, dieci giorni... Io diventavo pazzo, avevo accumulato un pacco di disegni tutti uguali e stavo per diventare matto. Probabilmente dagli occhi aveva visto che stavo per scoppiare e disse: *"Adesso andiamo bene, diamo un colpo di colore poi lo mettiamo lì per fare da riferimento."* Io non so ancora se il primo fosse già bello o se l'ultimo fosse brutto, so solo che lì mi ha insegnato a disegnare e ha voluto vedere se ero un testone e mi sarei arreso. Ma io non mi sono arreso. Probabilmente lui faceva un po' così con tutti e forse era così che era stato educato agli Stabilimenti Farina.

IL FIGURINO CHE TORNA A CASA

Papà fece il disegno di un'auto da corsa e lo portò a Conrero. A quei tempi i giornalisti avevano l'abitudine di andare a trovare i carrozzieri, i disegnatori, e un giorno arrivò Giorgio Bellia. Era un giornalista che scriveva molto bene, grande fotografo, vide questo figurino. *"Che bello che è!"* *"Te lo regalo."*

Tornato a casa, Bellia lo appese a un muro. Era il '61. Nel 2001 io ho deciso di pubblicare un CD con 260 disegni fatti da mio padre e ho telefonato a Bellia: *"Giorgio, fai un salto da me, siamo vicini, vieni a trovarmi."* *"Ah sì, sì, volentieri."* E' arrivato con un pacchetto, lo ha aperto ed è saltato fuori un figurino con attorno una cornice con dei vetri rotti. *"Quando tu mi hai telefonato io ho sentito nella camera di fianco un rumore di qualcosa che cadeva, sono andato a vedere, ed era questo figurino che dopo quarant'anni che era appeso al muro è caduto da solo e allora io ho pensato: mah, chissà che sia un segno che voglia tornare a casa?"*

10. In piemontese: *"Ragazzi, prendiamo la macchina e andiamo a vedere il Toro"*.

Monografie AISA

- 134 **Giovanni Michelotti.**
L'uomo e il designer
Edgardo Michelotti
Conferenza Aisa,
Torino, 25 novembre 2023
- 133 **L'auto elettrica ieri e oggi**
L. Morello, R Boni, A. Orsi
Conferenza Aisa, Villa Rey,
Torino, 30 settembre 2023
- 132 **Gli inizi del collezionismo e dell'associazionismo storico dell'automobile**
D. Biffignandi, D. Castellarin, E. Maggiar, G. Marzolla, E. Tenconi
Monografia Aisa, luglio 2023
- 131 **Fiat 1100/103**
70 anni di un fenomeno italiano
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Conferenza Aisa, Torino, 11 febbraio 2023
- 130 **La stagione dei Gentlemen Drivers italiani**
D. Castellarin
Conferenza Aisa, Museo Elli Cozzi,
Legnano, 20 novembre 2021
- 129 **Il primo Gran Premio d'Italia**
S. Faurès Fustel de Coulanges, A. Silva
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia,
Brescia, 10 settembre 2021
- 128 **Le automobili a vapore**
D. Lorenzone, L. Morello,
P. Meletti Cavallari
Monografia Aisa, settembre 2021
- 127 **Jackie Stewart**
G. Gauld, L. Boscarelli, P. Allievi
Monografia Aisa, febbraio 2021
- 126 **All'ombra dei grandi De Vecchi e altri pionieri dell'automobile a Milano**
D. Biffignandi, G. Cancellieri, A. De Vecchi, A. Sannia
Monografia Aisa, ottobre 2020
- 125 **Go-kart**
Evoluzione tecnica e sportiva del Karting dagli esordi agli anni Settanta
Tavola rotonda Aisa, Bologna, Museo del Patrimonio Industriale, 30 novembre 2019
- 124 **I camion italiani dalle origini agli anni Ottanta**
Massimo Condolo
Conferenza Aisa, Fondazione Negri,
Brescia, 19 ottobre 2019
- 123 **Cars & Strips**
Le auto di Paperino e Topolino
Riccardo Daglia, Aldo Zana
Conferenza Aisa, Milano, 23 marzo 2019
- 122 **Alfetta**
la "vetturina" che corse con i grandi
Patrick Italiano, Alessandro Silva, Fabio Morlacchi, Lorenzo Ardizio
Conferenza Aisa, Museo Storico Alfa Romeo, Arese (MI), 10 novembre 2018
- 121 **Jim Clark**
Graham Gauld, Gianni Cancellieri
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 16 febbraio 2019
- 120 **Riflessioni tecniche sulla Formula 1 dagli anni Ottanta a oggi**
Enrique Scalabroni
Conferenza Aisa, Rocca di Vignola (MO), 24 marzo 2018
- 119 **Riccardo Moncalvo.**
Il fotografo dell'eleganza
L. Boscarelli, E. Moncalvo, P. Giusti, L. Fioravanti, L. Ramaciotti, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale della Montagna, Torino, 17 febbraio 2018
- 118 **Fiat 500. I 60 anni del mito**
L. Boscarelli, R. Giolito, L. Morello, A. Sannia, R. Donati, C. Giuliani
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 18 novembre 2017
- 117 **Giovanni Savonuzzi**
Il designer dei due mondi
G. Boetto Cohen, A. Silva, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 31 marzo 2017
- 116 **Correre nel dopoguerra.**
La scuderia Milan, 1946-1966
A. Silva, A. Zana, L. Boscarelli
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 3 dicembre 2016
- 115 **Il record assoluto di velocità per motocicli**
A. Colombo
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 5 novembre 2016
- 114 **Leonardo Fioravanti**
rigore progettuale, onestà estetica
Conferenza Aisa, Show-room Fioravanti, Moncalieri, 10 settembre 2016
- 113 **Topolinottanta**
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Conferenza Aisa, Mirafiori Motor Village, Torino, 19 giugno 2016
- 112 **La motorizzazione del Regio Esercito nella Grande Guerra**
A. Saccoman, A. Molinari, F. Cappellano, L. Ceva Valla
Conferenza Aisa, Scuola Militare Teullié Milano, 5 marzo 2016
- 111 **Scuderia Brescia Corse**
Dino Brunori
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 7 novembre 2015
- 110 **La motorizzazione del dopoguerra**
L. Boscarelli, A. Colombo, A. Sannia
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 13 giugno 2015
- 109 **Fermo Immagine**
La fotografia e l'automobile - 1900-1940, Tazio Nuvolari e Pobiotti
G. Cancellieri, G. Calvenzi
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 28 marzo 2015
- 108 **Lancia: uomini, tecnica, vittorie**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Facoltà di Ingegneria di Piacenza (Politecnico di Milano), Castell'Arquato (PC), 9 maggio 2014
- 107 **Giotto Bizzarrini:**
P'ingegnere costruttore
a cura di Lorenzo Boscarelli
gennaio 2015
- 106 **Aerospecials - Automobili con motori d'aereo prima e dopo Emilio Materassi**
Conferenza Aisa in collaborazione con Biblioteca Comunale, Pro Loco di San Piero a Sieve (FI) e "Il Paese delle corse", Auditorium di San Piero a Sieve, 28 marzo 2014
- 105 **Passioni & Progetti**
Innovazione e tradizione nelle auto da corsa made in Italy
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Politecnico di Milano, Piacenza, 4 e 5 maggio 2013

- 104 **OM - gli uomini, le macchine, le corse**
Presentazione del libro di A. Silva
Museo Mille Miglia, Brescia,
19 ottobre 2013
- 103 **Fermo Immagine**
Ercole Colombo fotografa la Formula 1
Conferenza Aisa, Milano,
30 novembre 2013
- 102 **Best of British - Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano,
Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012
- 101 **Velocità e bellezza**
La doppia sfida dei progettisti
F. Lombardi, A. Orsi, M. Forghieri, E. Spada, L. Fioravanti, G. Rosani
Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari,
Modena, 16 marzo 2013
- 100 **Bugatti in Italia**
Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia,
Schio, 12 novembre 2011
- 99 **Gilles Villeneuve visto da vicino**
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto
M. Forghieri, P. Scaramelli, S. Stohr,
J. Giacobazzi
Modena, 19 maggio 2012
- 98 **Vittorio Ghidella,**
il manager del rilancio Fiat
R. Gaffino Rossi, C. Callieri, P. G. Tronville, F. Zirpoli, L. Morello, M. Coppini
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 27 ottobre 2012
- 97 **Modena e Motori:**
gli anni Cinquanta visti da lontano
K. van Stokkum, G. Gauld
Rocca di Vignola (MO), 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà -**
Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Arda (Piacenza),
8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile**
cento anni di carrozzeria 1911-2011
A. Sannia, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie**
per la storiografia dell'automobile
Giornata in onore di Andrea Curami ed Angelo Tito Anselmi
Conferenza Aisa,
Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato (1933-1945)**
F. Amatori, E. Borruso, L. Boscarelli, M. Fazio, A. Mantoan, P. Italiano, F. Morlacchi
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi,
Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente eclettico e innovativo**
settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Fiorenzuola d'Arda (PC),
9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA),
22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL**
Tecnica corse storia
L. Boscarelli, A. Curami, A. Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,**
due vite per l'automobile
con il patrocinio del Comune di Volpago del Montello, Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille**
il più grande prima del mondiale
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana in collaborazione con CMAE, Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior**
cinquanta anni dopo 1958-2008
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-CPAE,
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio,
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy.**
Più di un secolo tra miti e rarità
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino (VI), 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-CPAE
Palazzo Farnese, Piacenza,
16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi, Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda, Museo Nicolis,
Villafranca di Verona (VR),
25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte,
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,**
40 anni tra attualità e storia
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 26 novembre 2005
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libere 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005

- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ing. Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliaresi
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta - Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994

- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

I libri AISIA riservati ai soci

Piloti dell'altro mondo

Come si correva tanto tempo fa

Nuova edizione delle Monografie
Nuvolari (16), Varzi (40), Lurani (10)

a cura di Aldo Zana

Copertina cartonata

Pagine 166

Formato 230 x 280 mm



Come non ci fosse un domani

Stile di corsa e di vita anni Cinquanta

Nuova edizione delle Monografie
Maserati e OSCA (38), Le corse negli
anni Cinquanta (53), Ascari (65)

a cura di Aldo Zana

Copertina cartonata

Pagine 192

Formato 230 x 280 mm



I Saloni dell'Auto

Milano 1901-1947

Giovanni Bossi, Aldo Zana

Copertina cartonata

Pagine 284

Formato 230 x 280 mm



Itala. Splendore e declino di una grande marca

Donatella Biffignandi

Copertina cartonata

Pagine 412

Formato 230 x 280 mm



AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile) è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. Obiettivo fondante dell'**AISA** è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico. Nella sua attività, l'**AISA** coinvolge protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto. Organizza conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e la quantità delle informazioni e dei documenti della Monografie ne fanno un riferimento unico di grande valore.

AISA ha pubblicato quattro libri dedicati ai grandi piloti italiani, ai Saloni dell'Auto a Milano e alla marca automobilistica Itala.

I primi due Presidenti dell'**AISA** sono stati gli ingegneri-progettisti Dante Giacosa e Sandro Colombo. Dal 2002 è Presidente l'ingegnere Lorenzo Boscarelli.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione:

www.aisastoryauto.it

Since 1988 **AISA**, an Italian cultural association, has promoted and published researches and documents about culture, development, and history of the automobile, the motorbike and other means of transportation.

AISA members are individuals, companies, institutions sharing the interest in motoring either as a personal passion or for professional reasons.

AISA founding objective was, and still is today, the preservation of the wealth of personal and corporate experiences and documents of historical value.

AISA organizes conferences, roundtables, and symposia focusing on protagonists and key moments of the automobile and motorbike history. The proceedings are scholarly edited and published in illustrated booklets, the "Monografie", distributed free to members. The booklets create a collection of unique historical documentation.

The form to join **AISA** is in the Association's Website: **www.aisastoryauto.it**



ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it