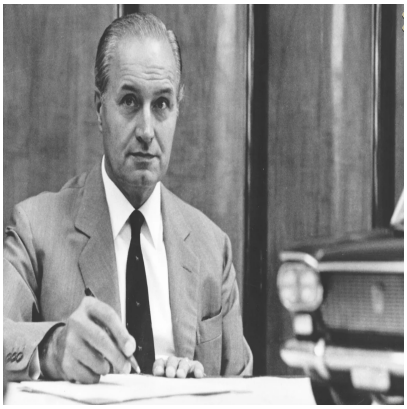


a Dante Giacosa, quando la Fiat faceva le automobili (seconda parte)

Descrizione

default watermark

â€œ*Cosa câ€™Ã¨ di piÃ¹ bello dellâ€™intuizione che improvvisamente illumina una lunga, arrovellante, corrosiva, magari nebulosa meditazione e finalmente pone fine allâ€™incertezza che sempre accompagna il lavorio della mente?”*

A spizzichi e bocconi, liberamente evidenziamo dalla sua biografia: padre carabiniere, studia al liceo classico, nel 1959 gli fu conferito il Premio Compasso d’oro, dal 1947 al 1966 fu professore al Politecnico di Torino per il corso di *costruzione di motori*.

A 23 anni entra in Fiat, ne esce a 65.Â Per decenni il Centro Stile Fiat fu sotto la sua guida, ha firmato e progettato decine di automobili di straordinario successo, automobili che â€œhanno fatto gli italianiâ€•, loro siâ€™, da Nord a Sud.Â â€œDirigere gli uffici tecnici non significava per me semplicemente fare il direttore, ma sviluppare in proporzioni di gran lunga maggiori il “mio” lavoro: ideare, pensare a tutta l’attivitÃ che Ã¨ peculiare del progetto.

Significava esaminare ogni giorno sui tavoli da disegno il progredire degli studi e il graduale definirsi del nuovo modello di vettura, autocarro o autobus o altro veicolo, cosÃ¬ come lo avevo immaginato in relazione ai programmi della FiatÂ». Padre maresciallo dei Carabinieri, Â e pensi a Marchionne che aveva anche lui un padre maresciallo dei Carabinieri.

Strano il legame che lega la Fiat ai Carabinieri.Â SarÃ il Â rigore, la disciplina, il senso di appartenenza, Â c’Ã¨ qualcosa di profondo tra la Fiat e i Carabinieri, quasi da psicoanalizzare.Â Conoscere la lingua latina e la greca gli diede Â«un senso di misura ed equilibrio senza il quale non avrei potuto svolgere il mio lavoroÂ».

Se pensi a chi ha fatto grande la Fiat, i nomi restano nelle dita di una mano, o poco piÃ¹.Â Agnelli, Valletta, Giacosa, Agnelli lâ€™avvocato, Ghidella, Marchionne quali altri â€œgrandiâ€•hanno lasciato un segno, tracciato una strada, automobilisticamente parlando?Â Giacosa uno di questi pochi sicuramente.

Muore a Torino a 91 anni, ed Ã¨ sepolto nel cimitero di Neive. “*Progettare Ã¨ anche valutare le difficoltÃ , individuare i problemi essenziali e risolverli nel modo piÃ¹ semplice e completoâ€•* In mostra

allâ€™Heritage hub di via Plava a Torino la mostra su Dante Giacosa. Da non perdere, fino a metÃ settembre.

Direttamente dal Paradiso del Design e dellâ€™IngegnoÂ Motoristico,Â ecco la seconda parte dellâ€™intervista immaginaria allâ€™ingegner Dante Giacosa, e grazie a Roberto Giolito per averlo impersonificato Â con competenza, conoscenza e passione.

(2 parte)Â

1-Dove Ã¨ finita tutta Â la creativitÃ del suo tempo ?Â Era piÃ¹ facile allora ?Â

Che ci dice delle auto di oggi dallâ€™altoâ€¦ della sua esperienza ?Â

Non era piÃ¹ facile. Ma era piÃ¹ urgente. Dovevamo progettare con pochi mezzi, risolvendo problemi concreti: materiali limitati, costi stringenti, bisogni popolari.Â Oggi câ€™Ã¨ molta piÃ¹ tecnologia, ma si rischia lâ€™appiattimento.Â Lâ€™auto moderna Ã¨ sicura, efficiente, ma spesso manca di personalitÃ .Â La creativitÃ , oggi, deve tornare a confrontarsi con la realtÃ e ciÃ² che la tecnologia prevede, non solo con il marketing.Â Partivo sempre da una domanda: â€œA chi serve questa macchina?â€•

Poi cercavo di dare risposte tecniche coerenti: dimensioni, peso, costi, accessibilitÃ .Â In funzione di ciÃ² prendeva forma anche lâ€™aspetto estetico, tanto da creare un insieme che definirei â€˜organicoâ€™ con il suo contenuto.Â Il mio metodo era asciutto: volevo che ogni linea avesse un motivo.Â Unâ€™auto ben progettata Ã¨ quella in cui niente puÃ² essere tolto.

default watermark

2- Cosa pensa della â€œnuovaâ€• 500, quella del 2007?

Ã^ un progetto che ho osservato con attenzione e con rispetto.Â Giolito e il suo team sono riusciti a cogliere lâ€™anima della 500 originale, ma traducendola in chiave moderna su unâ€™architettura molto innovativa.

La nuova**Â 500 del 2007**Â non Ã¨ un semplice revival, Ã¨ una reinterpretazione intelligente, perchÃ© sfrutta la piattaforma della Panda ma con uno sbalzo ridotto davanti, e con una progettazione della scocca davvero raffinata, tanto da essersi meritata anche il 1Â° premio della Automotive Engineering Society nel 2008.

Ha riportato lâ€™auto nel campo dellâ€™identitÃ affettiva, oltre che tecnica. E questo non Ã¨ facile oggi, ma quando succede Ã¨ giusto riconoscerle il successo â€˜planetarioâ€™ che ha avuto, (3 milioni di pezzi prodotti di quella serie e venduti in tutto il mondo, con lâ€™80% delle vendite fuori dallâ€™Italia), e ancora oggi al top delle vendite del segmento con la versione BEV.

3-Se potesse invitare a cena alcuni protagonisti dellâ€™auto, chi sceglierebbe? Â

Mi piacerebbe cenare con Alec Issigonis, il papÃ della Mini.Â Poi con Nuccio Bertone, Renzo Piano, Enzo Mari e Achille Castiglioni, per parlare di forma e funzione.Â E inviterei anche Ferdinand Porsche, con cui avremmo molto da discutere. Infine, un progettista dei nuovi sistemi di mobilitÃ per confrontare approcci e visione, dopo aver visto il piccolo robotaxi a guida autonoma ZOOX per le strade di San Francisco.Â Lâ€™auto cambia, ma il cuore del progetto resta lo stesso.

4-Se unisce i punti della sua carriera, che disegno vede?

Vedo una linea semplice che cerca sempre di essere utile.Â Ho lavorato per democratizzare la mobilitÃ .Â Non ho mai pensato allâ€™auto come oggetto di status, ma come strumento di libertÃ .Â Sono anche convinto che, se si parla di automobili, icone si diventa e non si nasceâ€¦Â Ogni progetto era unâ€™occasione per migliorare la vita quotidiana di qualcuno.

5- Comâ€™eÌ€ cambiato il ruolo del designer dâ€™auto?

Il designer con cui avevo a che fare doveva capire la meccanica ed entrare sempre nel dialogo partecipe con tutto il team per avanzare e sostenere le proprie idee. Oggi il ruolo si eÌ€ specializzato: câ€™eÌ€ chi fa solo forma, chi solo calcoli, chi decreta giaÌ€ in partenza le specifiche tecniche fino allâ€™ultima virgola.Â Ma rischiamo di perdere la visione unitaria del progetto.

Il vero designer deve saper parlare con chi costruisce, e soprattutto con chi guida o si faraÌ€ trasportare dalla nuova automobile, contribuire allâ€™organicitaÌ€ di ogni opera, sia che si tratti di un mezzo dâ€™uso, sia che si tratti di unâ€™automobile sportiva.Â Se penso al lavoro fatto sulla berlinetta 202 Cisitalia, con Piero Dusio e Pininfarina, che emozione ricordare la profusione di idee e esperienza nel mettere assieme quel capolavoro, la prima auto poi entrata di diritto al MoMA di New York come opera dâ€™arte! Ad un giovane progettista consiglierei di non limitarsi allo schermo, alle apparenze.

default watermark

Vai in strada, osserva le persone, guida auto vecchie.Â Impara dai progetti nati dalla necessitaÌ€, non solo dalla forma e dai dettami grafici.Â E ricordati: lâ€™automobile eÌ€ prima di tutto una soluzione, poi unâ€™emozione.Â Quelli che mettono la parola emozioni prima di ogni altra, molto spesso cercano di vendere cioÌ€ che un prodotto non eÌ€ in grado di realizzare e regalare. Io trovo ancora emozionante guidare una FIAT 500D col tettuccio aperto anche facendo la doppietta in scalata…

6-Che ne pensa della Fiat Multipla degli anni â€™90?Â E di quel progettistaÂ cheÂ si Ã¨ ispirato alla sua creazione?

Un progetto straordinario.Â Incompreso, forse, ma profondamente coerente.Â La Multipla di Giolito aveva una configurazione interna intelligente e una visione radicale, basate su un pianale capace di ospitare, senza sporgenze sotto nÃ© intrusioni nellâ€™abitacolo, i serbatoi del gas e anche le batterie di una versione ibrida.

Lâ€™idea della multi-alimentazione, e poi il volume esterno per ospitare i 6 passeggeri in un vero salotto, risolto in due forme impilate; una bolla ampia, con grandi â€˜vetratureâ€™ con linea di cintura bassissima con un tetto che ripara dai raggi del sole e dalla pioggia, e un corpo inferiore basso e filante, che ricopre la meccanica, con superfici davvero belle e concepite allâ€™avanguardia dei concetti formali.

E quella fascia in plastica davanti, che spettacolo vedere un componente cosÃ¬ complesso, che integra proiettori, tergicristallo e filtro anti-polline, montato in fabbrica giÃ tutto assemblato e pronto allâ€™uso! Fu un atto di coraggio, come lo era stata la nostra.Â E oggi, a distanza di anni, Ã¨ giustamente rivalutata.

7-E dietro la curva?

Dietro la curva câ€™Ã¨ sempre qualcosa che non conosciamo. Ma se progettare Ã¨ prevedere, allora dobbiamo essere pronti ad affrontare il futuro con competenza, immaginazione e responsabilitÃ . Lâ€™auto non Ã¨ finita, come borbottano coloro che si spacciano per intenditori.Â Sta cambiano forma, concetti costruttivi e modo di essere usata e anche posseduta.Â E cambierÃ ancora.Â Siamo ancora nellâ€™etÃ dellâ€™adolescenza e presto sarÃ in grado di camminare davvero da sola!

Eraldo Mussa

CATEGORY

1. blog
2. Economie
3. Le Interviste de Lâ€™Incontro

POST TAG

1. blog

Categoria

1. blog
2. Economie
3. Le Interviste de Lâ€™Incontro

default watermark

Tag

1. blog

Data di creazione
27/08/2025
Autore
mussa