

Alfa Romeo. Metà Anni '80. La Casa che produceva alcuni tra i modelli più emozionanti al mondo passa alla Fiat, tra polemiche e amarezze. Che fine hanno fatto i progetti delle auto che non abbiamo mai visto?

Lo abbiamo chiesto a chi, in Alfa, progettava anche il futuro. In confidenza

**R**icordo che da piccolo volevo disegnare automobili, così mio zio avrebbe potuto "farmele". Già, perché mio zio era (ed è) Filippo Surace, a quei tempi direttore tecnico dell'Alfa Romeo. Gli ho sempre chiesto dettagli sul suo lavoro, ma non è mai stato semplice cavargli fuori informazioni, se non quelle che lui vuole comunicare. È uno con la testa un po' (e bonariamente) fra le nuvole. Oggi è in pensione e si dedica a quello che, ironia della sorte, lo affascina di più: gli aerei.

La storia insegna che non si deve mai vendere la pelle dell'orso prima di averlo cacciato, ma una mattina entro in redazione e dico "vi piacerebbe sapere una volta per tutte cosa sarebbe diventata l'Alfa se non fosse successo quello che è successo?". Accidenti se è piaciuta l'idea...

Ma mio zio avrebbe davvero sputato fuori il rospo? Giuro che la prossima volta gli faccio uno squillo prima di avere certe idee! Lo chiamo e resto sul vago: "Ciao zio potrei venire a farti qualche domanda?". Lui gentilmente mi dice di sì e all'indomani sono da lui. Saluti, caffè e poi gli racconto cosa voglio fare o, meglio, quello che assolutamente dovevo portare in redazione se voglio continuare... a vivere.

Da questo punto in poi non si scherza più: è un duello e lui lo accetta. La domestica esce dalla sala e si parte.

Per i lettori: dimmi come ti chiami, quanti anni hai, insomma le tue generalità. E poi per quanto tempo hai lavorato in Alfa Romeo.

*L'ho sempre detto che sei un bisbetico, ma non lo sai come mi chiamano? Sono Filippo Surace, ho 76 anni e ho lavorato in Alfa Romeo dal primo febbraio del 1956 fino alla fine del 1985. Insomma, trent'anni.*

E di cosa ti sei occupato in tutto questo tempo?

*Per due anni ho lavorato in Sperimentazione: mi occupavo dei nuovi motori a benzina. Poi nel '58 sono entrato a far parte del Centro Ricerche e ne sono diventato il capo nel '66. Il Centro Ricerche aveva una sezione sperimentale e una teorica. Noi eravamo quelli a cui si rivolgevano i progettisti per i problemi ai quali non riuscivano a trovare una soluzione; era in questa sede che venivano sviluppate le nuove tecnologie che sarebbero state utilizzate in produzione. Nel '76 sono diventato direttore tecnico di progettazione tecnica ed esperienza per tutto (automobili, veicoli commerciali, Alfasud e Alfasiud), tranne la parte aeronautica, purtroppo...*

*In questa posizione avevo modo di collaborare anche con l'Autodelta.*

E, da direttore tecnico, di cosa ti sei occupato?

*Ho trovato una serie di vetture quasi pronte. In ordine cronologico: la nuova Giulietta, che ho portato alla produzione. Poi l'Alfa 6, anche quella già sviluppata; la 75; le varie coupé derivate dall'Alfasud; la 33 e poi la 164. Oltre a qualcun'altra che mi sono dimenticato di elencare.*

È a questo punto che le cose si fanno interessanti. Lui sa quello a cui voglio arrivare, ma non so fino a che punto si vorrà spingere. Ci provo.

Quali erano i progetti futuri di Alfa, prima che si iniziassero le massicce sinergie con Fiat, ovvero poco prima che te ne andassi via?

*Sono passati molti anni e in quei tempi si lavorava un po' in tutte le direzioni. Non c'erano soldi, questa è una premessa importante. Quello che sapevamo è che se volevamo continuare con la nostra piccola produzione di auto sportive, e capaci di prestazioni superiori, dovevamo puntare sullo sviluppo di nuove tecnologie.*

Quali?

*Si stava lavorando su più fronti. L'elettronica ormai stava cominciando a evolversi e prometteva di diventare quello che oggi è diventata (la Bosch sviluppava da tempo sistemi di aiuto alla frenata, come l'ABS, apparso nel 1982). Anche noi credevamo che quella fosse la direzione giusta: infatti già verso la fine degli Anni '70 avevamo intrapreso lo sviluppo delle sospensioni a controllo elettronico.*

Quindi già agli inizi degli Anni '90 le Alfa avrebbero potuto avere questo tipo di sospensioni?

*Sì, anche se ai tempi i prototipi erano equipaggiati con giganteschi sensori giroscopici impronunciabili per la produzione di serie. Sarebbero serviti anche per il rilevamento dei movimenti del veicolo, infatti era allo studio un'elettronica che gestisse la stabilità. Ma lì eravamo agli albori perché le tecnologie non erano ancora così avanzate.*

*Volevamo arrivare a innalzare di un po' quello che era la collocazione di gamma delle Alfa, e quindi il prezzo. Per giustificare questo (che ci avrebbe consentito di sopravvivere), dovevamo offrire contenuti che gli altri non potevano dare. Tutto su grande scala, ossia per tutta la produzione, dalle auto piccole all'ammiraglia. Da qui anche l'idea di una nuova generazione di pianali, tutti in grado di ospitare la trazione integrale."*

Trazione posteriore con la possibilità del funzionamento integrale?

*No, esattamente il contrario. La trazione sarebbe stata anteriore su tutti i modelli con, per le varianti più sportive, la possibilità dell'integrale."*

Già voi della "vecchia guardia" pensavate di abolire la trazione posteriore dunque...

*Sì, perché questa soluzione permetteva economie di scala superiori senza penalizzare le aspettative di performance sulle versioni sportive, che sarebbero state integrali e di-*



*"La 33 era splendida, ma in rettilineo non era stabile: dovemmo modificare la cinematica del retrotreno"*

tentissime. Ma la trazione integrale non è una cosa semplice: oggi ci sono in giro un sacco di porcherie che non fanno altro che consumare benzina e basta. Funzionano tutte, per carità, ma solo "più o meno bene". E questo su un'Alfa non doveva accadere.

Voi che tipo di trazione avreste utilizzato?

Tipo quella della Crosswagon. La gestione sarebbe stata attiva elettronica sulle versioni più spinte e passiva meccanica sulle altre. Il motore, su tutti i pianali, sarebbe stato collocato longitudinalmente, appena dietro l'assale anteriore. Ciò avrebbe permesso di accogliere in modo ottimale questo tipo di trazione integrale, salvaguardando la distribuzione dei pesi che sarebbe stata quella ideale.

Il motore, poi, sarebbe stato del tipo in linea e non boxer, inclinato su un fianco. Per rispettare le norme antinquinamento avevamo trovato varie soluzioni per il controllo

dei gas di scarico, individuando nelle tre valvole per cilindro la soluzione ideale, perché garantiva un più rapido riscaldamento del catalizzatore e un migliore smaltimento dei gas.

Quindi i vostri motori non sarebbero stati a quattro valvole per cilindro...

È chiaro, anche se non sembra una soluzione da autentica sportiva, eravamo convinti che, negli anni a seguire, avrebbe semplificato il problema delle emissioni. Del resto anche Mercedes oggi utilizza questa soluzione.

Pensavate di mantenere il ponte De Dion dell'Alfa? Che soluzione avevate nel cassetto?

No. Su tutti i telai futuri le sospensioni sarebbero dovute essere multilink (a cinque bracci) posteriormente e a triangoli sovrapposti davanti. In molti all'Alfa cominciarono a non essere più d'accordo sull'opportunità di utilizzare il De Dion. Io per primo. Le ruote posteriori di fatto non avevano sufficienti gradi di libertà e questo significava minori possibilità di messa a punto in fase di collaudo. Queste idee risalgono alla metà degli Anni '70. Noi pensavamo così di affrontare le sfide del futuro mantenendo per le nostre vetture l'identità di sportive di avanguardia. I fatti ne hanno dimostrato la validità, visto che in seguito le hanno utilizzate un po' tutti i costruttori. Solo così avremmo potuto fare quel famoso "slittamento" verso l'alto per dare alle nostre auto un valore aggiunto maggiore rispetto alla concorrenza.

Quali erano a quei tempi i plus dell'Alfa Romeo?

Le Alfa Romeo erano vetture particolari perché non avevano un prezzo inaccessibile, ma offrivano chicche tecniche assolutamente straordinarie. L'Alfa, prima della Seconda Guerra Mondiale, progettava e produceva motori di aviazione, oltre a una piccola quantità di automobili di lusso, un po' come la Rolls Royce: ecco da dove arriva questo background di altissima cultura ingegneristica. E poi c'era il mito della potenza e della tenuta di strada: non si poteva "uscire" con una vettura che non avesse una buona tenuta. Poi c'era la massima serietà. Tanto per dare l'idea: l'uscita dell'Alfa era fu ritardata di un anno perché non eravamo del tutto convinti dell'affidabilità meccanica. Questo, forse, non è mai stato detto da nessuno.

Qualità meccanica assodata e competenze molte. Ma perché le carrozzerie non erano altrettanto ben fatte?

Perché non c'era la tradizione. La tradizione è importantissima: noi eravamo dei motoristi. Ma le ultime Alfetta e Alfa 90 cominciarono a non avere più problemi seri. Ai tempi la gente perdonava le carrozzerie Alfa perché riteneva fossero lo scotto da pagare in cambio di una meccanica superiore. Oggi sarebbe anacronistico.

Quanto era importante per voi il design?

Abbiamo sempre avuto una doppia pista. I progetti più importanti erano affidati contemporaneamente a stilisti esterni e al nostro Centro Stile, in concorrenza.

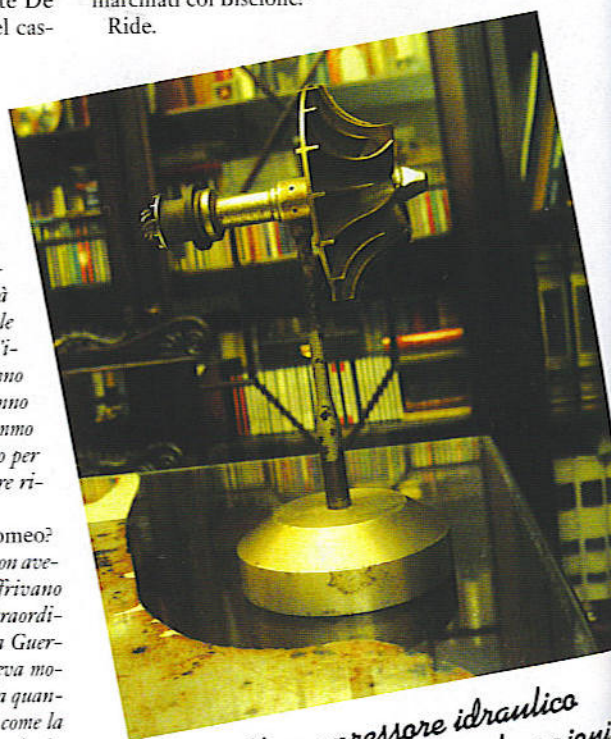
Secondo me ai tempi eravamo in gamba per questo: le scelte avvenivano con grande aperturale.

A quei tempi si parlava già di indagini di mercato per capire quali auto volessero gli automobilisti?

Si cominciava a fare qualcosa, ma poi si preferiva quello che sceglievamo noi. Su questo punto vorrei aprire una parentesi: mi pare che oggi si stia esagerando. Le macchine devono essere pensate dagli ingegneri, non si può chiedere alla gente cosa fare. È l'ingegnere che deve scegliere soluzioni intelligenti in funzione di quello che conosce e delle normative che dovranno essere rispettate. Solo lui può sapere quello che succederà tra vent'anni.

Una cosa che anni fa non capivo era per quale ragione mio zio a un certo punto se ne fosse andato dall'Alfa. Quando successe, nel 1985, ricordo che ero molto dispiaciuto. Chi mi avrebbe portato quei fantastici modellini fatti in esclusiva per l'Alfa? Dove avrebbe recuperato mia nonna i portacenere marchiati col Biscione?

Ride.



*"Il compressore idraulico era l'ideale per le accelerazioni. Lo usò anche l'Autodelta"*

Sono andato via dopo uno scontro di notevoli proporzioni con il presidente dell'Alfa Romeo (Massacesi, ndr).

Lo scontro era di natura tecnica?

Difficile a dirsi. Mi avevano messo da parte, insignendomi di una carica onorifica, perché certe cose non le bo mandate a dire. Ma ritengo di essermi comportato come si deve. Erano stati inanellati una serie di brutti errori, come l'Arna, fatta per fare piacere a qualche politico... le solite cose.

Ma non potevi opporli all'Arna?

Un giorno mi chiamarono. Ero il direttore tecnico ma mi imposero di sviluppare una vettura che era una vera porcheria e non c'entrava nulla con tutto quello per cui noi lavoravamo. Lì mi sono arrabbiato: era una vettura assurda, l'impostazione era sbagliata. L'Alfa era in assoluto una grande azienda, ma era piccola dal punto di vista dei numeri, quindi non poteva lavorare su vetture di "bassa gam-

*"L'Arna non era un'Alfa, era una barzelletta"*



**Arna**  
Kilometrissima Alfa

L'Arna è il motore più economico e silenzioso mai costruito in Italia. Alfa Romeo, con il suo motore di 1000 cc, ha creato un capolavoro di ingegneria. Il motore è stato progettato per essere il più silenzioso e il più economico mai costruito. Il motore è stato progettato per essere il più silenzioso e il più economico mai costruito. Il motore è stato progettato per essere il più silenzioso e il più economico mai costruito.



*"La carrozzeria della 75, disegnata da Cressoni, nascondeva molto bene quello che c'era sotto, ovvero gran parte dell'Alfetta"*



Non eravate preoccupati per niente?

*La nostra preoccupazione era quella di realizzare un prodotto non in linea con l'immagine Alfa, ma speravamo che nel suo segmento diventasse una vettura d'élite, come del resto è accaduto. Quello che è stato grave sono state le conseguenze sul piano sindacale che nessuno si poteva immaginare. Sindacati, partiti, clientele... anni brutti, che sono peggiorati fino al culmine degli anni delle Brigate Rosse.*

*Ci sono un sacco di leggende sulle catene di montaggio dell'Alfa...*

*Nella catena di montaggio dell'Alfasud ne succedevano di tutti i colori: barbieri che esercitavano in "negozi" ricavati in cataste di gomme e molto altro... Tutto questo ha avuto ripercussioni sulla qualità produttiva alle quali noi abbiamo tentato di far fronte con modifiche di progetto. Questo è costato soldi: una follia in termini di costi di cui abbiamo risentito anche nei progetti successivi.*

*Anche per l'Arna dunque... Certamente, ma quella non era un'Alfa, era una barzelletta. Si trattava di un progetto giapponese che non poteva avere gli standard richiesti da un'Alfa.*

*Almeno c'è stato un ritorno economico da questa operazione? No. È stato un disastro, ma c'era qualche uomo politico che aveva bisogno di garantire posti di lavoro... Ho detto tutto o no?*

*A quei tempi, a fronte di una Giulia o di una Alfetta, in giro si trovavano auto che stentavano a stare in strada. Perché a un certo punto qualcosa si è rotto? Quando è iniziato il vero declino di quell'Alfa Romeo?*

*La degenerazione è iniziata quando il presidente Luraghi è stato allontanato. Se non ricordo male eravamo nel 1975. Lui era una persona che ragionava da industriale: se i bilanci erano in nero si andava avanti, se erano in rosso erano guai. Poi, cosa da non sottovalutare, era riuscito a mantenere fuori la politica dall'Alfa Romeo. In quegli anni l'Alfa era sotto il controllo di Finmeccanica, che a sua volta faceva parte dell'IRI, quindi, a rigore, il*

*nostro padrone era a Roma. Luraghi era riuscito, con la sua autorità, a mettere un "cordone sanitario" intorno all'azienda. Ecco perché le cose andavano bene. Poi a un certo punto Luraghi è stato defenestrato, con accuse che... lasciamo perdere, e a questo punto è partito un vero e proprio arrembaggio: chi voleva farsi scappare una mangiatoia del genere? Da quel momento, alla guida dell'azienda si sono susseguite una serie di persone politicizzate e di livello sempre peggiore.*

*Una questione di uomini, insomma. Come sempre. È stato questo a dare luogo alla degenerazione. Personaggi che oggi vorrebbero guidare l'Italia devono aver pensato che in fondo quella automobilistica non era un'azienda strategica, quindi hanno fatto in modo che fosse venduta. La vendita dell'Alfa è stata una castronata tremenda. Poi se il tutto sia stato fatto in cattiva o buona fede, francamente non lo so.*

*Non sarebbe venuto vendere l'Alfa a Ford? Ai tempi gli americani sembravano interessati.*

*Sono stato negli Stati Uniti: stavamo lavorando perché si concretizzasse questa opportunità. Noi facevamo vedere i nostri progetti a loro e viceversa, nella speranza di trovare qualche tipo di sinergia. Poi naturalmente è successo quello che è successo.*

*Quindi avevate trovato maggiori sinergie con Fiat? A questa domanda non posso rispondere, ho lasciato l'Alfa prima che la Fiat vi "entrasse". A ogni modo penso che il passaggio tra IRI (a capo del quale ai tempi c'era Romano Prodi, ndr) e Fiat fosse scontato.*

*Il matrimonio tra Fiat e GM, come si ripete ormai fino alla noia, "non è mai stato consumato" ed è finito. Fiat cerca nuove alleanze, per l'Alfa Romeo nasce una nuova prospettiva: una stretta collaborazione industriale con Maserati. Si tratta forse di quello "slittamento" verso l'alto che voi avevate reputato necessario oltre trent'anni fa? Cosa ne pensi?*

*Che dopo anni, forse, si sta per intraprendere una strada che porterà a grandi risultati: sia per Alfa Romeo, sia per Maserati. Ma dipenderà da come verrà gestita. È sempre una questione di uomini, come in tutti i campi.*

*Potrei continuare per ore a fargli domande. In tono più discorsivo mi parla degli esperimenti per montare un compressore meccanico centrifugo sulla Giulia seconda serie, per eliminare i problemi al cambio dell'Alfetta e al retrotreno della splendida 33 (quella da corsa degli Anni '60). Senza dimenticare le esperienze in Formula 1.*

*Ma, in verità, nel frattempo sto già sognando quell'Alfa che non c'è mai stata: motore longitudinale, trazione integrale, sospensioni a controllo elettronico. Se penso che ne parlavano negli Anni '70.*

*ma", perché ci avrebbe rimesso l'osso del collo. Noi avevamo già rischiato molto con l'Alfasud.*

*Penso che nonostante l'età, mio zio è proprio un tipo da EVO. Chissà con quale sofferenza, alle conferenze stampa di allora, avrà dovuto dire cose come "sotto la carrozzeria, che segue le più recenti tendenze stilistiche orientali, si nasconde una vera Alfa Romeo". Ve lo ricordate lo spot "Arna e sei subito alfista"? Mi vengono i brividi al pensiero!*

*Poi, l'Alfasud, già. Aveva un'impostazione parecchio differente da quella "solita" Alfa.*

*Venne progettata da un'équipe che in parte era esterna. Avevano introdotto, oltre alla trazione anteriore, importanti innovazioni come il motore a cilindri contrapposti. Noi interni non avremmo mai pensato a una macchina del genere, ma niente da dire comunque: il prodotto finale risultò ottimo. L'Alfasud era una buona macchina.*

*"Con la Brabham BT 46 Niki Lauda vinse il GP di Monza nel 1978. Che emozione!"*



Filippo Surace, 76 anni, è stato il direttore tecnico dell'Alfa Romeo dal 1976 al 1985.

Qui è fotografato accanto a una Giulietta 1.6 del 1985. Ho percorso qualche chilometro con lui a bordo di quest'auto, apprezzandone la stabilità. Le Alfa di quel periodo avevano uno strano odore nell'abitacolo (di benzina) e lui sa perché: "Nel telaio dell'Alfetta, dal quale deriva questo, il serbatoio della benzina non era stato collocato al di sotto della scocca, quindi era come se fosse nell'abitacolo. Inoltre sulla Giulietta il serbatoio è in materiale plastico..."

