



Dal geniale estro di Marcello Gandini alla Bauhaus del nuovo millennio: lo styling automobilistico che ha segnato la storia del design italiano

La Direzione Tecnica di Lamborghini è un team composto da oltre 250 professionisti formato da ingegneri, creativi designer e modellisti: il reparto più “segreto” dell’azienda che, insieme agli altri dipartimenti dell’azienda, contribuisce a progettare e mettere su strada i *best seller* che la casa del Toro ha lanciato negli ultimi anni.

Dalla sinergia di questi reparti discende un processo che va dalla prima riga di progettazione della supersportiva fino alla messa in moto: tutto realizzato a S. Agata Bolognese. La concezione dei nuovi modelli è affidata al Centro Stile, struttura all’interno della Direzione Tecnica, rinnovata nel 2004, che ha dato vita a modelli firmati dapprima dal designer peruviano-belga Luc Donckerwolke (a capo del Centro Stile fino al 2005) cui sono succeduti, negli ultimi anni, quelli firmati dal team di Filippo Perini che dirige ora la squadra. Una scelta azzeccata, stando ai successi di vendita e di critica delle vetture della nuova generazione di Lamborghini.

In origine Automobili Lamborghini si affacciò sul mercato presentando al Salone di Torino, nel 63, il 350 GTV ideato dal visionario disegnatore Franco Scaglione e realizzato in alluminio dalla carrozzeria Sargiotto: stilemi futuribili che produssero come risultato una vettura dalla linea fin troppo all’avanguardia che si pose però come emblema delle *supercar* che da lì a poco avrebbero rovesciato gli equilibri di questa fascia di mercato.

Il compito di rendere più “presentabile” sul mercato il modello proposto alla prima esposizione venne successivamente affidato alla casa Touring Superleggera di Milano, sotto la supervisione dell’allora venticinquenne Giampaolo Dallara in forze alla casa di S. Agata come Direttore Tecnico. La carrozzeria di Milano si occupò di “limare” i furori modernisti di Scaglione dando vita così alla 350 GT e 350 GT 2+2, continuando a vestire i diversi modelli fino ad arrivare alla 400 GT. L’ingresso di Automobili Lamborghini nel mito e nella storia del *design* italiano avviene tuttavia grazie alla geniale matita di Marcello Gandini, che neoassunto (al posto di Giorgetto Giugiaro che era partito alla volta della costruzione della sua Italdesign) della Carrozzeria Bertone, viene incaricato di “abbigliare” il telaio di questo strano progetto di macchina con il motore sistemato dietro, in posizione trasversale.

Spiega Marcello Gandini, che veniva da quella zona d’Italia – il Piemonte – che più di altri ha plasmato la storia dello styling automobilistico grazie a un tessuto locale fatto di tradizioni artigianali altamente qualificate: “Bertone mi suggerì di dare il massimo risalto al potenziale di quell’inedita disposizione meccanica. Un teorema vincente: la Miura piacque subito perché in perfetta sintonia con l’immaginario collettivo del momento”.



Come ebbe a scrivere la critica dell'epoca "La Miura infatti rappresenta un modello altamente referenziale rispetto all'intimo tecnologico: anello di congiunzione ideale tra le forme morbide, raccordate e fluide e il progressivo irrigidimento delle stesse che accentuerà l'aggressività fisiognomica delle Gran Turismo negli anni che seguono". Un progetto così riuscito e innovativo da finire in esposizione al MoMa di New York in cui campeggia ancora oggi.

E se la Miura si posiziona come questo anello di congiunzione, l'estro creativo di Marcello Gandini ha in serbo per gli anni a venire modelli che segneranno un ulteriore passo avanti del design italiano, come l'avveniristica Marzal che, nonostante il trionfale giro di apertura del Gran Premio di Montecarlo del 1967, non passò mai alla produzione, ma ebbe il merito di iniziare a introdurre l'apertura delle portiere ad ali di gabbiano insieme a un abitacolo "spaziale" e, in parte, trasparente. Ed ancora l'Espada, la favorita di Ferruccio Lamborghini, e la Jarama, un'elegante vettura a quattro posti, appuntita e affilata come l'arma da *toreador* da cui prende il nome fino ad arrivare alla Countach (in dialetto piemontese "caspita") la prima auto, nel panorama di riferimento, a rompere completamente con le linee del passato e ad introdurre di totalmente inedite e non ancora negli occhi della gente come Gandini ricorda: "Si trattava di una forma culturalmente aliena, il gusto non era educato ad apprezzarla. Ma nel giro di qualche anno è diventata un oggetto simbolo ed è rimasta in produzione 17 anni". La Countach mette in discussione tutto il linguaggio automobilistico dell'epoca, non va per mezzi termini ed è davvero brutale in questo senso: così commentarono alcuni giornalisti di quegli anni.

Negli anni che traghettano verso il nuovo millennio, dal 90 al 99, è la volta della Diablo, che esce sempre dalla fervida creatività di Marcello Gandini ma che viene ammorbidita, prima di essere messa in commercio, dallo Styling Center siglato Chrysler, allora proprietario del marchio: un cuneo compatto che taglia i ponti con il passato e che nonostante fosse poco gradita a Ferruccio Lamborghini arrivò a vendere quasi 3.000 esemplari.

Le automobili Lamborghini del nuovo millennio, interamente progettate a S. Agata, seguono una filosofia che prevede che ogni vettura debba essere sorprendente ma immediatamente riconoscibile, in cui la forma segua la funzione e il mondo dei caccia aeronautici sia continua fonte di ispirazione. I nuovi modelli hanno inoltre adottato un nuovo linguaggio, nettamente distinto dalle altre vetture del segmento: un linguaggio formale più pulito, più compatto più Bauhaus, in grado di trasmettere una percezione subliminale di solidità generale e su cui Automobili Lamborghini, alla soglia del suo 50° compleanno, può certamente contare.