Giotto Bizzarrini

Progettista? No, lui si definisce meccanico collaudatore

di Maurizio Tabucchi

Si potrebbe pensare che Giotto Bizzarrini possedesse un importante studio di progettazione; no, era una semplice officina e ce l'aveva a Rosignano Solvay, nei pressi di Livorno, dove costruiva ancora le Bizzarrini, quelle fatte da lui con le sue mani. Anche se non potevano chiamarsi così, con il suo nome, per le numerose avversità economiche di cui è costellata la sua vita. Ma ha chiuso i battenti "Per raggiunti limiti di età", ci disse l'anno scorso.

Oggi si può incontrare lì vicino, a Quercianella, dove conserva le sue radici. Abita in una traversa della Via Aurelia, a destra, in direzione Livorno. Si percorre una breve salita e poi c'è lui, Giotto, semplice, scanzonato, ma non del tutto soddisfatto della sua vita di pensionato. Ci troviamo dalle parti in cui fu girato *Il Sorpasso* del grande Dino Risi; in quei giorni - era il 1962 - Giotto aveva trentasei anni, l'anno prima aveva lasciato la Ferrari abbandonando una carriera sicura che l'avrebbe portato a chissà quali successi, il suo sogno di progettista... anzi di meccanico collaudatore, come lui ama definirsi, o di ingegnere pilota, ruolo che forse preferisce. Stava per calarsi nella parte di costruttore in proprio, con quelle bellissime per tutti, ma solo per lui fallimentari (dal punto di vista economico) GT Strada - "Se le macchine riesco a farle da solo, perché le devo costruire per gli altri?" - tutte fatte a Livorno tranne il motore, il 5300 otto cilindri a V Chevrolet, che lui aveva comunque reso più potente: ci mancava che si fosse accontentato del tranquillo carattere dell'ottovù americano! Ma quel ruolo non gli apparteneva: progetti superlativi, senza dubbio, accompagnati però dalla sua proverbiale scarsa dimestichezza a gestire un'azienda; e poi automobili fatte bene, affidabili, dal prezzo naturalmente elevato ma competitivo (di oltre mezzo milione di lire inferiore alle Ferrari), forse minore di quanto veniva effettivamente a costare quel lavoro manuale, raffinato, esclusivo.

Le carrozzerie in vetroresina le costruiscono i cantieri Catarzi di San Pietro in Palazzi, vicino a Cecina, il resto lo fa da sé, in casa. Di cosa non è capace Giotto?

E' un'avventura la sua, un'avventura che finirà male sotto l'aspetto imprenditoriale, ma magnificamente per il successo internazionale che otterranno le sue berlinette. Un'avventura delle tante, come quando durante la guerra, mentre su Livorno piovevano i bombardamenti americani, si tuffava a raccogliere i pesci rimasti secchi (si fa per dire) per le bombe che finivano in mare. "Il ponte non lo prendevano mai... ma il fritto era assicurato!".

I livornesi sono un po' matti, estroversi, allegri, coraggiosi, diversi dagli altri toscani, perché Livorno ha una storia particolare, affascinante. La città la vollero sviluppare i Medici, più o meno quando ormai Pisa, l'antica Repubblica Marinara, era agli sgoccioli - è proprio il caso di dirlo - perché il mare si stava lentamente allontanando. Ma soprattutto perché era ormai finita sotto il dominio della Repubblica Fiorentina. I Medici vollero Livorno porto franco per favorirne il popolamento e fu così che arrivarono da tutto il Mediterraneo, dall'Oriente, dalla Spagna, portando culture, storie, religioni, carattere.

Una consuetudine - per sopravvivere - dei livornesi, dei *risicatori*, come si chiamavano da queste parti, era quella di aspettare che le navi si arenassero sulle famose Secche della Meloria per prenderne possesso. E il primo coraggioso che riusciva metterci i piedi, superando indenne non tanto il braccio

In questa immagine del 1991, nell'abitacolo della Picchio, una magnifica vettura che aveva realizzato in quell'anno.

In basso a destra, la GT Strada, il capolavoro di Bizzarrini, era equipag-giata con un potentissimo 5300 cc Chevrolet.

Il Duca d'Aosta raggiante all'interno della sua P 538

Giotto Bizzarrini (a sinistra) nel 1966 mentre il Duca Amedeo d'Aosta nel corso della consegna della P 538. Il prototipo era equipaggiato con un motore Chevrolet 5.300 cc posto in posizione centrale.

La celebre e tanto rudimentale, quanto efficace, galleria del vento con le stadere che rilievano i dati per lo studio dell'aerodinamica

I tabulati degli esperimenti di Giotto Bizzarrini sulla guida simulata

Il grafico dell'Autodromo di Monza per la guida simulata ideata da Bizzarrini. Queste immagini sono state scattate negli anni '90

di mare che le separava dalla costa, ma la competizione con gli altri numerosi rivali, ne diventava per legge il proprietario.
Questo racconta Bizzarrini quando parla della sua storia, delle sue avventure, dei suoi successi, delle sue sconfitte. Da noi è famoso, ma in America, quando lo invitano per gli eventi legati alle sue automobili gli stendono il tappeto rosso. Perché, come un altro celebre toscano, l'immenso artista di Vicchio del Mugello, è l'autore della seconda O di Giotto, la Ferrari GTO.
Un nome che ricorre nella famiglia; il nonno Giotto non aveva studiato, ma divenne dottore *honoris causa*, tante furono le sue pubblicazioni scientifiche. Autodidatta, geniale, straordinario. Come il nipote? Sì come il nipote. Il quale ricevette da Enzo Ferrari un ordine: Bizzarrini, mi devi fare una macchina che vada forte, ma forte da essere la più veloce Granturismo di tutti i tempi. E nacque il mito, la vettura più famosa al mondo. «*Io non ho mica fatto granché; Ferrari mi dette una vecchia berlinetta da modificare e mi rinchiuse in un piccolo locale ricavato in fabbrica, a Maranello, lontano da occhi indiscreti. Nessuno, dico nessuno, nemmeno la progettazione, doveva sapere quello che stavo facendo. Tutti i giorni veniva a vedere cosa combinavo e alla fine gli dissi: ingegnere, guardi, non s'illuda, che un po' di tempo ci vuole! Ma rimasi anch'io sorpreso, quando la macchina, la "Papera", fu pronta. Finì che avevo fatto presto, quasi non ci credevo, ma io non ho compiuto nessun miracolo, la macchina c'era già! La carrozzeria? Mi servii di un volenteroso carrozziere lì vicino che modellò l'alluminio; niente di speciale.*
La vera GTO, quella di serie - si fa per dire - arrivò dopo, ma anche la mia andava, eccome se andava!». Grande progettista? No, guai! Lui non vuol sentirlo dire; si definisce meccanico collaudatore, o al massimo ingegnere pilota. E le sue doti nel mettere a punto una vettura e farla andare forte erano proverbiali. Ma lui è modesto, è livornese: «*Noi livornesi siamo concreti, i meriti vanno guadagnati; solo quando li abbiamo raggiunti, si può parlare*». Ma lui che li ha raggiunti, eccome, non se ne vanta, non si prende sul serio. Come quando la Kawasaki gli chiese di progettare una testa speciale per le proprie moto. E lui la realizzò talmente bene, che da quel giorno le due tempi giapponesi si rivelarono imprendibili. Oppure quando, non molto tempo fa, lo chiamarono alla Ferrari: «*Ci avevano finito la strada da me, per risolvere il problema della galleria del vento!*». Lui si era costruito la sua galleria artigianale, meccanica, con due stadere, rudimentale, ma che andava benissimo; quella supertecnologica di Maranello, invece, non ne voleva proprio sapere. «*O non lo vedete che lo strumento "sente" le vibrazioni dell'automobile; cambiategli posto, no?*». E da quel giorno il sonno dei tecnici Ferrari riprese ad essere normale.
Ma Giotto non è uno che si incensa, e l'episodio del viaggio di andata e ritorno a Maranello nel 1957, in poche ore con la famosa Topolino modificata, che ama raccontare, è significativo. Quando, dopo qualche tempo, chiese a Enzo Ferrari perché uno come lui, abituato a scegliere esclusivamente tecnici di grande valore, lo avesse immediatamente assunto, il Drake rispose: «*Che tu non fossi molto intelligente me ne ero accorto, ma avevi un coraggio da leone!*».
Onoriamo Giotto Bizzarrini, teniamocelo stretto; dopo di lui, fine della leggenda! In un mondo ormai regolato dai computer, freddo, globalizzato. Anche lui usa il computer, non è mica un vecchio Giotto! Il suo cervello è ancora giovane. Pensate che alcuni anni fa aveva riprodotto tutte le situazioni delle piste più importanti del mondo, un programma straordinario che consentiva di mettere a punto in via preliminare una vettura da corsa.
Quelli della sua generazione se ne sono andati e non è un caso che la Toscana, una regione all'avanguardia, culla della cultura rinascimentale, lungimirante, saggia, prima nazione al mondo - il Granducato - ad abolire nel 1787 pena di morte e tortura, abbia dato i natali a tanti personaggi dell'automobile oggi purtroppo scomparsi.
Se ne sono andati Aurelio Lampredi, livornese anche lui, grande progettista Ferrari e non solo. Se n'è andato il pistoiese Carlo Chiti, che tutti ricordano in Ferrari trionfatore nel 1957 e nel 1961, tanto con le Formula 1 quanto con le Sport, e poi alla testa dell'Autodelta. E se n'è andato anche Franco Scaglione, lo straordinario designer fiorentino che finì i suoi anni a Suvereto.
I Magnifici Quattro? Forse sì, perché in questa zona d'Italia si sono concentrati alcuni dei più grandi cervelli dell'Automobile, quella con l'A maiuscola. ◣