

costantemente ed occuperà spesso le prime pagine dei giornali

1977

La nuova Giulietta si propone come erede della Giulia: lo schema tecnico è quello dell'Alfetta.

1979

Con ritardo si propone l'ammiraglia Alfa 6, in studio da anni, con un nuovo motore a 6 cilindri a V di 2,5 litri, progettato da Giuseppe Busso. Non sarà un grande successo commerciale, ma il motore è eccellente: verrà prodotto anche in cilindrata ridotta a 2000 cc, ed incrementata a 3.000 cc: equipaggerà l'Alfetta GTV, la 90, la 75, la 156. L'ultima versione, di 3.200 cc, equipaggerà, dal 2002 al 2005, la 156 GTA da 250 cv.

1983

La 33 sostituisce l'Alfasud, mantenendone invariato lo schema tecnico. Il classico motore boxer giungerà fino a 1.700 cc. E' prodotta anche con la trazione integrale. Viene anche lanciata l'Arna, alternativa più economica e dotata di una carrozzeria, di produzione Nissan, meno accattivante: ma non riscuote molti consensi.

1984

L'Alfa 90 sostituisce l'Alfetta, esaltandone le doti di confort, rispetto alla sportività: ma non sarà un successo in quanto la successiva 75 sarà nettamente preferita dagli automobilisti.

1985

Per celebrare i 75 anni della fondazione viene lanciata l'Alfa 75: pur ricalcando le Giulietta e la 90, sarà una macchina molto apprezzata dagli Alfisti, soprattutto nella versione con il motore Twin Spark, a due candele per cilindro e con variatore di fase.

La FIAT acquisisce l'Alfa Romeo. Inizia un nuovo corso, in cui le esigenze di produzione porteranno ad una parziale unificazione dei prodotti del gruppo.

1987 - 2007

L'Alfa passa alla trazione anteriore anche sulla grandi berline, con la 164, un progetto sviluppato su una piattaforma comune su cui si basano la FIAT Croma, la Lancia Thema e le berline SAAB. I motori sono sempre i classici bialbero ed i 6 cilindri "Busso".

Il bialbero raggiunge l'eccellenza con le versioni "Twin Spark" (doppia candela) della 75.

Negli anni successivi anche i motori boxer di derivazione Alfasud verranno sostituiti dai Twin Spark e la trazione sarà anteriore. Solo la 75 e la sportiva SZ manterranno la trazione posteriore, ancora oggi rimpiastrata dagli "alfisti" più irriducibili fino ai primi anni '90. Nascono la 145, 146, 147, 155, 156, 166, GTV e Spider, e, di recente, 159 e Brera, tutte a trazione anteriore. La 156 sarà uno dei modelli più apprezzati in quanto di estetica molto gradevole.

2007

Ritorna, in edizione limitata a solo 500 esemplari, un'Alfa "classica": la 8C, con motore 8 cilindri a V da 4.700 cc e trasmissione di tipo transaxle.

2010

Per l'ultima nata, di media cilindrata, si utilizza di nuovo un nome storico: Giulietta. Il suo moderno motore multiair consente prestazioni sorprendenti.

Se l'Alfa Romeo ha raggiunto 100 anni, una vita lunga e movimentata, lo deve ai suoi "uomini", lo deve alle intuizioni tecniche dei suoi progettisti, alla tenacia dei suoi manager, alla "meridionalità" che la ha contraddistinta fin dai primi tempi ed anche, in misura fondamentale per la sopravvivenza ed il rilancio nel dopoguerra, ai 36 anni di vita che Orazio Satta le ha dedicato. Un sardo geniale, tenace e modesto, da conoscere, ricordare e prendere ad esempio: grazie, Ingegnere, per le favolose vetture che abbiamo potuto guidare o, magari, solo sognare!



BIBLIOGRAFIA

Conoscere l'Alfa Romeo (ed. Alfa Romeo, 1982).

Grimaldi, Bandini, Lazzero, Gerosa raccontano l'Alfa Romeo (ed. Alfa Romeo, 1985).

Alfa Romeo: tutti i modelli del novecento (ed. Domus, 2010).

EVENTI DI FINE CENTENARIO IN SARDEGNA

*Mercoledì 8 dicembre 2010 trenta vetture classiche, convenute ad **Ozieri** da tutta l'Isola, ricorderanno l'ingegner Satta (su iniziativa della **Amministrazione Comunale**, della **Amministrazione Provinciale di Sassari** e del **Gruppo Sport Moto** Ozieri).*

*Dal 10 al 22 dicembre 2010 in occasione della manifestazione "**La Provincia produce**" presso la Fiera di Cagliari l'Associazione Automoto d'Epoca Sardegna esporrà numerose vetture storiche, oltre a manifesti, immagini ed oggetti che illustrano gli aspetti più interessanti e meno conosciuti dell'azienda.*



ASSOCIAZIONE AUTOMOTO D'EPOCA SARDEGNA

federata all'A.S.I. (Automotoclub Storico Italiano)

<http://www.aesardegna.org>

(sul sito, sezione "DOSSIER", altri documenti sul centenario Alfa Romeo)



Giulia, Orazio e il vento di maestrale

100 anni di Alfa Romeo da Milano a Napoli passando per Ozieri

"Giulia: la ha disegnata il vento" diceva, negli anni '60, una famosa campagna pubblicitaria della nuova vettura Alfa Romeo, riferendosi alla sua aerodinamicità: un coefficiente CX pari a 0,34, strepitoso per una berlina e uguagliato, nel periodo, solo dalla sportivissima Porsche. A guardare la Giulia, però, si intuiva che il vento che l'aveva disegnata doveva essere un po' impetuoso: una raffica si era portata via un pezzo di coda, lasciandola tronca, un'altra raffica aveva portato via gli spigoli superiori, lasciandoli incavati, per ridurre una parte non essenziale della sezione maestra che si opponeva al moto. Era probabilmente il maestrale che soffia in Sardegna, visto che il "padre" della Giulia, e di tutte le Alfa del dopoguerra, si chiamava Orazio Satta Puliga, nato a Torino da genitori ozieresi.

L'ing. Satta nacque nel 1910, lo stesso anno di fondazione dell'Alfa Romeo, e quest'anno ricorrono entrambi i centenari: noi, appassionati di autostoriche, desideriamo ricordarli parlando di questo geniale progettista assieme alla storia della "sua Alfa". "Sua" perché l'Alfa Romeo, non è stata, come le altre grandi marche automobilistiche italiane, una azienda di proprietà di una famiglia, ma una azienda mutevole, che ha vissuto grazie a chi, come Satta, si è succeduto alla sua guida con capacità, tenacia ed attaccamento. Vogliamo ricordare gli "uomini" Alfa" e non solo le "automobili" Alfa (anche perché Alfa non ha prodotto solo automobili), intrecciando cronologicamente le vicende di Satta e della sua azienda.

1906

Alexandre Darracq, industriale francese, fonda la Società Italiana Automobili Darracq, con sede prima a Napoli e poi a Milano. La società si propone di produrre e vendere anche in Italia le omonime vetture francesi: ma gli affari non vanno bene.

La famiglia Satta è trasferita da Ozieri in Piemonte: infatti il padre deve lavorare presso l'ospedale di Biella.

1909

La Darracq italiana è posta in liquidazione.

1910

Un gruppo di industriali lombardi costituisce l'A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) e rileva la Darracq, compreso lo stabilimento del Portello, a Milano.

Alla fine dell'anno inizia la produzione della 24HP, una 4 cilindri con oltre 4000 cc di cilindrata: è la prima Alfa progettata interamente in Italia, la ha ideata Giuseppe Merosi, già progettista presso la FIAT, che ha appena iniziato a lavorare in ALFA come capo dell'Ufficio progettazione.

Il 6 ottobre nasce a Torino Orazio Satta, secondo di tre figli.

1912

Le potenze delle autovetture crescono in fretta: si produce il modello 40-60 HP che, in versione corsa, sfiora i 150 chilometri orari.

1914

Merosi progetta la Grand Prix, un esemplare unico da 88 cavalli che, potenziato a 102 cavalli, gareggerà fino al 1921. Per la prima volta la distribuzione è realizzata con due alberi a camme in testa, la stessa architettura dei motori Alfa Romeo di oggi.

1915

il 2 dicembre l'ing. Nicola Romeo, titolare di una società che fabbrica

motocompressori ed altre apparecchiature per l'industria mineraria, riceve una sostanziosa commessa per l'esercito: poiché le sue officine non sono in grado di produrre in quantità idonea quanto richiesto, diviene azionista e

prende la direzione dell'azienda: allo stabilimento Alfa del Portello assume nuovi operai, portandone il numero da 100 a 1200. Romeo era nato in un paese vicino a Napoli nel 1876, da famiglia modesta, che lo fece studiare con grandi sacrifici: si era laureato in ingegneria meccanica a Napoli e, successivamente, in ingegneria elettromeccanica a Liegi; aveva lavorato poi in Francia, Germania ed Inghilterra ed aveva ottenuto la rappresentanza esclusiva per l'Italia della ditta Ingersoll Rand, famosa per i motocompressori. Inoltre Romeo costruiva materiale ferroviario e locomotive a vapore. Durante la guerra i compressori Romeo del modello "Piccolo Italiano" sono utilizzati soprattutto per lo scavo delle trincee e delle gallerie sul fronte. Romeo produce inoltre munizioni, lanciafiamme, motori a 6 cilindri per aerei.

1918

Alla fine della prima guerra mondiale Romeo ha acquisito altri stabilimenti, fra cui le "Officine Ferroviarie Meridionali" di Napoli e le "Costruzioni Meccaniche" di Saronno, le potenzialità nel settore ferroviario sono notevoli. E tuttavia egli, arrivato all'Alfa per i motivi di cui si è detto, si è appassionato di automobili: ne ricomincia la produzione, per la prima volta con la scritta "Alfa Romeo" e con il marchio rotondo che tutti



conosciamo, caratterizzato dalla croce rossa simbolo di Milano e dal biscione visconteo.

1921

Esordisce la RL, una vettura a 6 cilindri che sarà prodotta fino al 1923 in alcune migliaia di esemplari.

1923

Vittorio Jano, grande progettista proveniente dalla FIAT, sostituisce Merosi: realizzerà delle vetture celebri, come le 6 cilindri.

Tuttavia l'azienda versa in gravi difficoltà: il principale azionista, che è la "Banca di Sconto", proprietaria anche di Ansaldo, fallisce.

1924

Esordisce la prima vettura di Jano, la P2 da corsa: cilindrata di 2 litri, 8 cilindri in linea, compressore volumetrico, potenza da 140 a 175 cavalli. Costruita in 6 esemplari continua a vincere quasi dovunque, fino alla Targa Florio del 1930. E' ormai affermato il "mito" Alfa Romeo.

1927

Nasce la 6 cilindri 1500, capostipite di una dinastia di vetture con motori a 6 ed 8 cilindri in linea, prodotte fino a dopo la seconda guerra mondiale. Già dall'anno successivo la versione Sport adotta la distribuzione bialbero, fino ad allora riservata alle Alfa da competizione. La prestigiosa rivista inglese Autocar commenta: "si tratta di un vero gioiello della meccanica".

1928

Nicola Romeo, in gravi difficoltà finanziarie, è costretto a cedere la sua quota azionaria e lascia l'ALFA; l'azienda naviga, finanziariamente, in cattive acque.

Campari su Alfa vince la Mille Miglia.

Un motore dotato di motore Alfa costruito su licenza Bristol conquista il record mondiale di altezza.

Orazio Satta si iscrive alla facoltà di ingegneria.

1929

Nasce la 6C 1750, in versione Turismo e Sport: derivata dalla precedente 1500: è una pietra miliare nella storia della fabbrica. Quest'anno è però contraddistinto dalla catastrofica crisi mondiale.

1930

Tre 1750, condotte da Nuvolari, Varzi e Campari, conquistano i primi tre posti alla Mille Miglia.

1931

Il motore 6C acquista altri 2 cilindri e nasce la 8C 2300.

Nasce la Scuderia Ferrari: l'ex corridore e concessionario delle vendite elabora le Alfa per le corse e le fa gareggiare con i suoi piloti.

E' presentato l'autocarro Bussing 50, con motore Deutz diesel.

1933

La crisi peggiora, i dipendenti sono meno di 1000, la produzione è al minimo; la società ha 93 milioni di debiti, a fronte di un capitale di 100 milioni. Il regime fascista istituisce l'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) nel quale fa confluire l'Alfa. Per rimettere in sesto l'azienda nomina come direttore Ugo Gobbato.

L'azienda si ritira dalle corse, Ferrari continua a far correre le macchine ma con il suo stemma giallo nero al posto del classico quadrifoglio.

L'Alfa inizia a produrre veicoli industriali e motori per aerei in grande quantità.

Il giovane Orazio Satta si laurea in ingegneria meccanica presso il Politecnico di Torino, e decide di proseguire ulteriormente i propri studi.

1934

Record dell'aria: si raggiungono i 14.500 metri con un aereo dotato di motore Pegasus da 810 cavalli.

1935

Orazio Satta consegue una seconda laurea in ingegneria aeronautica presso il Politecnico di Torino ed inizia ad operarvi come Assistente.

1937

Jano esce dall'Alfa, che ormai produce ben poche automobili: veicoli industriali e motori aeronautici per i militari sono predominanti.

1938

Presso la Scuderia Ferrari viene progettata la vettura da competizione tipo 158, più nota come "Alfetta": il motore ad 8 cilindri sovralimentato ha solo 1.500 cc, ma vince dappertutto

L'ingegner Satta viene assunto all'Alfa Romeo.

1939

Inizia la costruzione di uno stabilimento aeronautico a Pomigliano d'Arco, presso Napoli: è una struttura modernissima, dotata di aereoporto, collegato alla stazione ferroviaria con una galleria sotterranea. Vi sono 600 alloggi per i dipendenti con famiglia e 700 posti letto per gli scapoli, un asilo nido, un cinema, una biblioteca, una azienda agricola. Nel 1943 vi lavoreranno 6000 operai.

Il 1 settembre la Germania inizia ad invadere la Polonia. E' l'inizio della seconda guerra mondiale.

1940

Negli ultimi 6 anni (1934 - 1940) sono state prodotte solo 1.400 automobili Alfa Romeo.

Il 10 giugno l'Italia entra in guerra.

1943

Dal mese di febbraio iniziano i bombardamenti aerei sul Portello.

Il 30 maggio gli stabilimenti di Pomigliano d'Arco, ideati senza prevedere qualsiasi difesa, attiva o passiva, sono distrutti quasi completamente.

L'8 settembre l'Italia sottoscrive l'Armistizio.

1944

Il 4 giugno gli americani entrano a Roma.

Il 20 ottobre lo stabilimento del Portello è raso definitivamente al suolo da un massiccio bombardamento aereo inglese.

1945

Il 25 aprile Milano e Torino vengono liberate dai Partigiani.

Il 28 aprile Ugo Gobbato, dopo essere stato processato dal tribunale del popolo in quanto sospettato collaborazionismo ed essere stato pienamente assolto, riprende il lavoro: ma tornando verso casa viene assassinato. Scompare con lui un tecnico di grande valore e si chiude definitivamente l'era dell'Alfa Romeo anteguerra.

1946

Anno cruciale per la ripresa dell'Alfa. Vengono prodotte solo 3 autovetture! Ma si producono finestre e cucine. *Orazio Satta diviene direttore della progettazione e delle esperienze: inizierà ad operare significativamente per la rinascita della fabbrica.*

1947

Vengono recuperate le 158 "Alfetta" del 1938, nascoste durante la guerra in luoghi segreti, e vincono il campionato del mondo di Formula 1: è un messaggio di rinascita della marca.

Si producono ancora, fino al 1952, le 6 cilindri anteguerra.

1950

Esordisce la 1900, prima creaziune di Satta: è una vettura moderna a carrozzeria portante. Sono già inconfondibilmente definite le caratteristiche tecniche e funzionali delle nuove Alfa Romeo che perdureranno per parecchi decenni successivi.

1951

L'ingegner Satta diviene direttore centrale.

1952

Giuseppe Luraghi, un artista che scrive poesie, dipinge e scolpisce, ma è conosciuto perché manager industriale di rara bravura, diviene presidente di Finmeccanica, la finanziaria IRI che controlla le industrie meccaniche del gruppo. Inizia uno dei migliori periodi Alfa che durerà due decenni, la sintonia con Satta è ottima.

Lavorano in azienda grandi progettisti: Giuseppe Busso, Rudolf Hruska, Filippo Surace, Domenico Chirico.

1954

Esordisce la Giulietta sprint, con motore bialbero di cilindrata 1290: nasce prima della berlina per sottolineare il carattere sportivo.

1955

Viene messa in commercio la Giulietta berlina. Sarà un grande successo, la prima macchina che supererà i 100.000 esemplari. Numerose le successive versioni sportive: spider, SZ di Zagato, SS di Bertone.

1957

La 2000 berlina, erede della 1900, è un'auto di lusso di grandi dimensioni; vengono prodotte anche le spider e le sprint. Dal 1961 verranno equipaggiate anche con un 2600 a 6 cilindri.

1960

Luraghi diviene presidente Alfa.

1962

Viene lanciata la Giulia, una macchina fortemente innovativa concepita da Orazio Satta: compatta, confortevole ma sportiva, dotata del bialbero di cilindrata 1570 che sarà equipaggerà anche i modelli successivi per oltre 32 anni, fino all'ultima Alfa 75 del 1994 (record italiano di durata di produzione). In

seguito adoterà anche il motore 1290.

1963

Nasce la Giulia in versione coupé, denominata GT e, nella versione da corsa, GTA.

1966

Nasce la Giulia in versione Spider: per trovarle un nome si bandisce un concorso, il risultato sarà "Duetto". Con la classica coda ad "osso di seppia" spopola anche negli USA. Sarà prodotta, con le successive serie a coda tronca, per 30 anni.

1968

Nasce la berlina 1750

1969

Orazio Satta diviene vice direttore generale.

1970

Viene lanciata la Montreal, coupé dalla linea avveniristica spinto da un motore 8 cilindri a V di 3,5 litri.

1971

Preceduta da lunghe discussioni nasce l'Alfasud: sia una vettura che uno stabilimento, situato nei pressi dello storico insediamento aeronautico di Pomigliano d'Arco. L'uomo a cui è affidato l'intero progetto è l'austriaco Rudolf Hruska, ed il risultato tecnico è fortemente innovativo: trazione anteriore e motore a cilindri contrapposti, in una carrozzeria moderna e spaziosa. Grosse difficoltà iniziali di produzione legate anche a problemi di elevata conflittualità in stabilimento e scarso controllo di alcuni parametri qualitativi appannano, all'inizio, la validità del progetto (in particolare, una inadeguata protezione dalla ruggine) che tuttavia, col tempo, dimostra la propria validità, evolvendosi con l'Alfa 33 e con le successive 145 e 146.

1972

Il difficile compito di proseguire la tradizione delle berline a trazione posteriore viene affidato all'Alfetta, ultimo capolavoro di Orazio Satta: una berlina sportiva senza compromessi che, per ripartire i pesi nella maniera più equilibrata, ha frizione e cambio spostati indietro in blocco con il differenziale, e la sospensione posteriore a ponte De Dion: una soluzione inconsueta, ripresa, in parte, dalla famosa lancia Aurelia e da alcune vetture sportivissime, fra cui le prime "Alfetta" da corsa 158 e 159 degli anni '30, '40 e '50.

La soluzione fa discutere ma, per 20 anni, caratterizzerà tutte le Alfa classiche (Nuova Giulietta, 90 e 75). L'Alfetta evolverà poi nelle versioni GT e GTV, dotate anche del motore a 6 cilindri derivato dalla successiva Alfa 6.

1974

Il 22 marzo muore Orazio Satta.

Lo stesso anno Giuseppe Luraghi lascia la presidenza.

E' terminata un'epoca. Il decennio successivo sarà burrascoso: si continueranno a produrre modelli validi, ma tutti basati sulle eccellenti realizzazioni del periodo precedente. In qualche caso non avranno il successo sperato. Gli standard qualitativi di produzione saranno, in alcuni casi, carenti, la conflittualità in Alfasud sarà pesante, la situazione finanziaria dell'azienda peggiorerà

