

*Alexandre Darracq – Giuseppe Merosi – Nicola Romeo – Enzo Ferrari – Vittorio Jano  
Giuseppe Busso - Ugo Gobbato - Orazio Satta – Giuseppe Luraghi – Rudolf Hruska*

# 10 UOMINI ALFA

*Di seguito una breve biografia 10 uomini che hanno consentito all'Alfa Romeo di nascere, crescere e compiere 100 anni di vita.*

*Mancano alcuni personaggi, certamente significativi, e ne compaiono altri che non sempre vengono associati all'Alfa, ma abbiamo ritenuto opportuno proporre qualcosa di diverso ed evidenziare dei lati inconsueti, al fine di stimolare maggiormente la curiosità.*

*Ricordiamo che, al contrario di altre aziende automobilistiche, la storia dell'Alfa Romeo è la storia di una industria, che, oltretutto, fu di proprietà pubblica per oltre mezzo secolo: non è legata ad un uomo o ad una dinastia, ma è la storia di tanti uomini differenti, ciascuno dei quali ha lasciato un segno importante ma sempre coerente con chi lo ha preceduto, nel segno della continuità aziendale.*

*E' forse per questo che dello stesso Nicola Romeo si parla poco e che pochi sanno che le più belle Alfa del dopoguerra sono nate grazie all'opera del geniale progettista sardo Orazio Satta.*

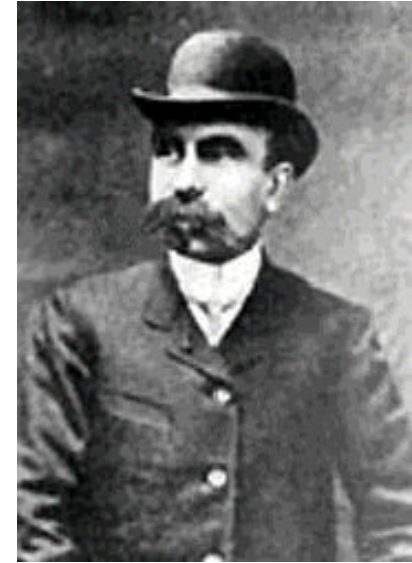


**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*



## Alexandre Darracq *industriale*

*Bordeaux 1855 – Monte Carlo 1931*



Pioniere dell'automobilismo francese e titolare dell'omonima fabbrica di automobili dal 1896 al 1920. Nel 1906 fondò la Società Italiana Automobili Darracq, con sede prima a Napoli e poi a Milano, dove fu costruito il famoso stabilimento del Portello. La società doveva produrre e vendere in Italia delle automobili di tipo economico: ma gli affari andarono male e già nel 1909 fu posta in liquidazione e rilevata, l'anno successivo, da un gruppo di industriali lombardi che costituirono l'A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili).



**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*



# Giuseppe Merosi

*progettista*

*Piacenza 1872 – Lecco 1956*



Diplomatosi geometra, lavorò alla Bianchi ed alla FIAT e fu assunto alla Darracq pochi mesi prima del subentro dell'ALFA. Fino al 1926 progettò famose vetture che diedero al marchio quell'impronta sportiva destinata a diventarne la principale caratteristica. Già nel 1914 progettò il primo motore con distribuzione bialbero in testa. Molte delle vetture da lui realizzate erano destinate esclusivamente alle corse, quali la P1, altre, come le RL e le RM, pur destinate ad un utilizzo normale, gareggiarono e vinsero.

Merosi lavorò poi per l'Isotta Fraschini, all'epoca una delle marche più prestigiose al mondo, e collaborò di nuovo brevemente con l'Alfa nel periodo della seconda guerra mondiale.



**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*



## Nicola Romeo *industriale*

*Sant'Antimo (Napoli) 1876 – Magreglio (Como) 1938*



Di modeste origini, dopo essersi laureato in ingegneria a Napoli, lavorando per mantenersi agli studi, si trasferì in Belgio dove conseguì una seconda laurea in ingegneria elettrotecnica. Si stabilì quindi a Milano dove operò come rappresentante di macchinari belgi e fondò alcune industrie, producendo apparecchiature meccaniche, come i compressori aria. Nel 1915 acquisì la maggioranza azionaria dell'ALFA. Nel 1918 riunì in un'unica società tutte le sue aziende, alcune delle quali realizzavano locomotive, a vapore ed elettriche. Nel 1926 fu fondata, a Pomigliano d'Arco, anche una fabbrica aeronautica. Alle automobili si dedicò con grande passione, privilegiando la partecipazione alle corse e la realizzazione di automobili sportive.

Nel 1928, in un momento di grave crisi per l'Alfa e in contrasto con gli altri soci, cedette completamente la sua quota azionaria.



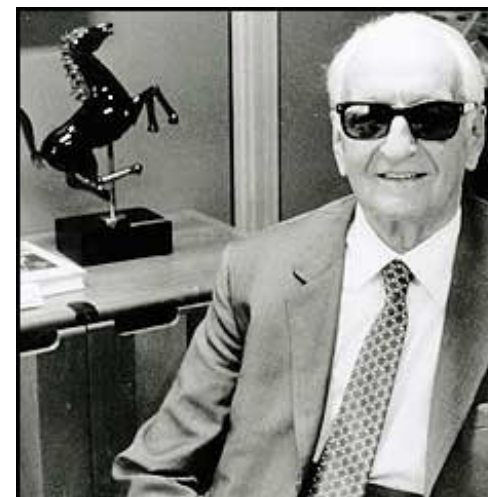
**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*



## *Enzo Ferrari*

*pilota e costruttore*

*Modena 1898- Maranello 1988*



Enzo Ferrari iniziò la sua carriera di pilota con le Alfa, e, nel 1929, fondò a Milano la Scuderia Ferrari, che preparava le auto e le portava in gara. Fino al 1939 la Scuderia fu, in pratica, il reparto corse dell'Alfa Romeo.

Dopo la guerra Ferrari ha realizzato con successo il suo sogno di costruire vetture sportive di grande prestigio.

Per quanto non sempre ci si ricordi di questa prima parte della sua attività, non vi è dubbio che il contributo di Ferrari alla creazione del successo e del mito sportivo Alfa Romeo sia stato fondamentale.



**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*

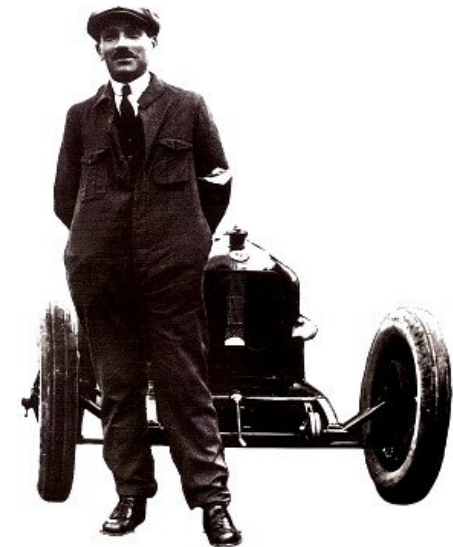


## Vittorio Jano *progettista*

*San Giorgio Canavese (Torino) 1891 – Torino 1965*

Dopo aver lavorato alla FIAT dal 1911 al 1923, passò all'Alfa Romeo, sostituendo Giuseppe Merosi, dove progettò motori da corsa pluricilindrici per vetture prestigiose, quali la P2, e motori a 6 cilindri caratterizzati dalla distribuzione bialbero in testa che hanno contraddistinto tutta la produzione fino ai nostri giorni. Famosa tutta la serie della 6C, dalla 1500 del 1927, alla celebre 1750 del 1929, e fino all'ultima 6C 2500 prodotta nei primi anni '50.

Dal 1937 Jano lavorò alla Lancia e, in seguito, alla Ferrari.



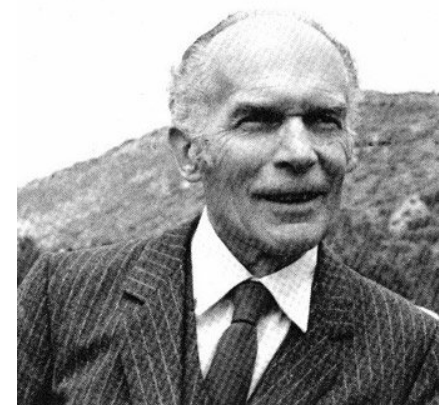
**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*



## Giuseppe Busso

*progettista*

*Torino 1913 – Arese 2006*



Dopo una prima esperienza in FIAT, sia nel settore aeronautico che in quello ferroviario, arrivò nel 1939 all'Alfa, dove lavorò fino al 1977, a parte una pausa di due anni presso la Ferrari. Grande esperto in motori, si occupò di tutte le più importanti vetture del dopoguerra, dalla 1900 alla Giulietta ed alla Giulia, fino a realizzare il famoso motore a 6 cilindri a V (noto appunto come "V6 Busso), nato con l'Alfa 6 del 1979 che equipaggiò tante vetture per oltre 25 anni (fino alla 156 da 3200 cm<sup>3</sup>). Con l'ing. Satta si creò una legame di fiducia ed amicizia: Busso godeva di grande libertà di decisione e di scelta. Partecipò anche al progetto del tipo 103 del 1959, un prototipo di auto a trazione anteriore con motore trasversale di 896 cm<sup>3</sup> che sviluppava 52 CV, con una carrozzeria che anticipava la Giulia.



**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*





## Ugo Gobbato *dirigente*

*Volpago del Montello (Treviso) 1888 – Milano 1945*



Nel 1933 l'Alfa venne "irizzata" e divenne un'azienda di stato. Alla sua guida fu chiamato l'ingegnere Ugo Gobbato, che la riorganizzò completamente dal punto di vista tecnico e finanziario. La guerra incombeva, e l'Alfa si dedicò ad una massiccia produzione di motori aeronautici e di mezzi pesanti, ritirandosi dalle corse automobilistiche. Dopo l'armistizio Gobbato restò a lavorare a Milano, e cercò di salvare, per quanto possibile, il patrimonio tecnico aziendale dalle mani tedesche. Sottoposto al giudizio dei tribunali del popolo, per rispondere della sua condotta nei confronti del regime fascista, fu assolto. Ma il 28 aprile 1945, mentre rientrava a casa dopo il lavoro, fu ucciso. Gobbato non ha potuto legare il suo nome a nessuna spettacolare vettura, ed ha operato in un difficile momento storico: ma è stato uno dei più capaci dirigenti dell'industria automobilistica, universalmente riconosciuto come grande innovatore, ed ha permesso all'Alfa di riprendersi dalla crisi mondiale del '29 e di sopravvivere alla guerra mondiale.



**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*





**Orazio Satta**  
***progettista e dirigente d'azienda***  
*Torino 1910 – Milano 1974*



Nato a Torino da genitori sardi (Ozieri), è stato uno dei più grandi tecnici dell'Alfa Romeo. Laureato al Politecnico di Torino in ingegneria meccanica nel 1933 e in ingegneria aeronautica nel 1935 entrò all'Alfa dopo il servizio militare, nel 1938, dove lavorò sempre. Nel 1946 divenne direttore della progettazione e delle esperienze, nel 1951 divenne direttore centrale e nel 1969 vice direttore generale. Grande esperto di motori ad alte prestazioni, fu un manager capace di seguire con successo la produzione per le competizioni, e di coordinare altri brillanti tecnici, rendendo possibile l'ideazione e la produzione delle autovetture più significative e famose: dalla 1900 alla Giulietta, continuando con la Giulia, la 1750, la Montreal, fino alle innovative Alfetta ed Alfasud del 1972, che hanno dato luogo a successive vetture con motori e schemi meccanici analoghi, quali la Nuova Giulietta, la 75 e la 33, prodotte fino a pochi anni orsono.



**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*



## Giuseppe Luraghi

*poeta, scrittore, pittore e dirigente d'azienda*

*Milano 1905 – Milano 1991*



Dopo importanti esperienze lavorative in Pirelli ed in SIP, fu Presidente, dal 1952, di Finmeccanica, la holding che riuniva le principali aziende meccaniche a partecipazione pubblica (fra cui l'Alfa Romeo) e che rientrò, nel 1957, nell'ambito IRI. Dal 1960 al 1974 fu presidente Alfa Romeo, durante il periodo forse più significativo dell'azienda.

Non solo un manager, ma un uomo di grande cultura di cui vogliamo ricordare, oltre agli esordi come giornalista e scrittore, e la successiva direzione della casa editrice "Edizioni della Meridiana", la volontà di creare, nel 1953, la rivista "Civiltà delle macchine", il bimestrale aziendale di Finmeccanica di grande successo ed ancora famoso in tutto il mondo per la capacità di avvicinare la cultura scientifica a quella umanistica.



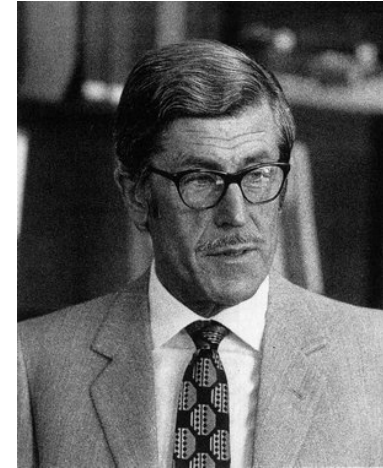
**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*



## *Rudolf Hruska*

*progettista*

*Vienna 1914 – Torino 1995*



Dopo una esperienza di lavoro con Porsche, si trasferì, nel dopoguerra, alla Cisitalia. Nel 1951 divenne consulente di Finmeccanica e subito dopo lavorò all'Alfa, seguendo progettazione e produzione della Giulietta Sprint e Spider. Dal 1959 fino alla metà degli anni '60 lavorò per FIAT e SIMCA. Rientrato successivamente in Alfa, lavorò al progetto Alfasud, riuscendo, nonostante numerose difficoltà, sia a realizzare l'omonimo stabilimento di produzione che ad avviare la produzione della innovativa vettura.



**1910 - 2010: 100 anni** *Alfa Romeo*

