

“La più bella berlina che abbiamo disegnato”: Alfa Romeo “164”

Così si pronunciò Sergio Pininfarina in merito alla “164”, quando la vide. Quanto basta per approfondire ulteriormente quest'auto dal disegno stupendo, che ha appena festeggiato i 30 anni.

Buon compleanno 164 !

Lasciando Giulietta Turbodelta, al nostro primo episodio di celebrazioni Alfa, una “2500”ci ha salutati alla partenza dall'Alfa Blue Team, sfoderando uno di quei bei frontali Alfa “trilobati”.

<http://www.automoto.it/news/alfa-romeo-2017-tra-celebrazioni-e-gioia.html>

Questo stilema ci riconduce ora ad Alfa “164”, l'auto che, tra i vari meriti, seppe riproporre e traghettare il frontale trilobato in era moderna, esteso d'ora in poi a tutta la produzione Alfa Romeo.



Cos'è un Alfa Romeo

Le Alfa Romeo svolgono lo stesso ruolo delle auto ma sono altro. Cosa sono?

“Alfa Romeo – diceva Orazio Satta Puliga - non è una semplice fabbrica di automobili: le sue auto sono qualche cosa di più che automobili costruite in maniera convenzionale. Ci sono molte marche di automobili, e tra esse l'Alfa occupa un posto a parte. È una specie di malattia, l'entusiasmo per un mezzo di trasporto. È un modo di vivere, un modo tutto particolare di concepire un veicolo a motore”. Dunque fare un'Alfa non è una passeggiata, vediamo come nacque “164”.

Settembre 1987

Trent'anni fa veniva finalmente presentata sul mercato l'Alfa Romeo 164, giunta di fatto a sostituire nel ruolo l'Alfetta, sebbene l'ammiraglia fosse la tiepida e sventurata Alfa 6. Alfetta toccò nell'anima italiani e non con il suo essere potente, abitabile e di orgoglio al proprietario: a “164” andava

dunque l'arduo ruolo di raccoglierne il testimone.

L'intera gamma "164" fu disegnata e prototipata nei primi anni '80 e mostrava notevole cura stilistica in ogni declinazione di carrozzeria, berlina, sw, coupè e spider.

Consistenza del progetto "164": il format

Secondo le perfette parole di Satta, confidando sulle capacità straordinarie di Pininfarina, la nuova Alfa doveva impersonificare il concetto di top di gamma proprio di Alfa Romeo, confrontandosi con l'unicum tecnico - stilistico rappresentato dagli "Alfoni" del dopoguerra, dalla velocissima "1900" e da Alfetta e Giulietta. In sintesi doveva essere un'auto moderna, fresca e memore del suo straordinario blasone.

In Pininfarina all'epoca vi era l'ing. Enrico Fumia, brillantissima e mai abbastanza approfondita matita, in grado non solo di eseguire quanto premesso qui sopra, ma di arrivare a formulare una vera teoria tecnico-creativa e commerciale sul car-design, che tuttora dovrebbe essere illustrata con lungimiranza alle "nuove leve".

Nel 1984

Fiat acquista Alfa Romeo dopo che questa aveva già affidato alla Pininfarina nell'80 il compito di rinnovare la sua gamma. Il celebre carrozziere aveva eseguito e prototipato per mano del Fumia due modelli sostitutivi rispettivamente di Giulietta e Alfetta, "154", nome in codice Albertina, e "156", Alberto. Da questi studi nel 1982 esce già definitiva la linea dell'auto che diverrà Alfa "164" quando Fiat abbandonò la declinazione precedente di Alfa di sviluppare due modelli su pianale unico, come fu per Giulia e 1750 e poi Alfetta e Giulietta.

La strategia

In era Fiat si opta infatti di realizzare una singola auto sul nuovissimo pianale T4, il medesimo di Chroma, Thema e Saab 9000. Si studia fino alla prototipazione funzionante la possibilità di declinare "164" in una vasta gamma: berlina, station wagon, coupè e cabriolet. Furono purtroppo tutte bandite ad eccezione della berlina.

L'auto giunta in serie ricevette invece diverse motorizzazioni nella sua carriera, dal 1962 cc Alfetta, il più bel quattro cilindri della storia dell'auto moderna, fino al 3.0 evoluzione del 2.5 "Busso", la trazione integrale Q4, validi e brillanti motori 2.5 turbodiesel, che le valsero il titolo di diesel più veloce del mondo.

Per le famiglie più chiassose nacque anche la Pro-car: comoda per la piccola manutenzione del meccanico - l'auto si smonta direttamente in 3 pezzi - ha un sufficiente motore posteriore V10 3.0 da 620 hp, in grado di impedire ogni forma di dialogo o litigio a bordo. La velocità massima è superiore a quella di decollo di un 747 e l'eleganza della sua livrea è elegantissima e insospettabile.

Andiamo a vederla da vicino

"164" è una berlina tre volumi che incarna in toto lo spirito della "1900" e Alfetta, auto per famiglie dalla dinamica straordinaria. Dialoga invece nella linea con la più interessante Giulietta del '77. La categoria di alfa che rappresenta è innovazione Alfa, con la 1900 appunto: stiamo affrontando una berlina, ma l'unica a comportarsi come una cattiva ragazza. Finché arrivo Bmw a fare la concorrenza.

Gli esterni

Il tratto progettuale è cristallino e molto omogeneo: l'auto gira intorno ad una scalfatura che, originata dal frontale trilobato, caratterizza la fiancata a cuneo e diviene addirittura fanaleria in coda. Un'omaggio alle due "Giulietta" predecessori, nel frontale della prima e nell'andamento a cuneo della seconda. La carrozzeria è bipartita tra guscio inferiore e parte superiore per aumentarne la leggerezza ed il dinamismo. La fascia inferiore è tipica dei progetti di fine anni '70 e presagisce l'evoluzione aerodinamica del sottoscocca attuale. Renault applicò addirittura massicci pannelli di plastica per rimarcare la parte inferiore della sua ammiraglia "25", disegnata poco prima di "164".



“164” avrebbe dovuto avere fanali complessi, tipici della produzione attuale. La flessione del proiettore genera la scalfatura che avvolge tutta l'auto, come detto. Di grande equilibrio il ridisegno del frontale trilobato Alfa: inaugurò, evoluto in Gtv/Spider, il frontale di tutte le successive Alfa Romeo fino ad oggi. Gli anni '80 furono gli anni delle mascherine alettate di plastica al frontale: quasi tutte bisticchiere posticce e baraccate. Si guardi invece la pulizia unica che raggiunse “164”! Anche la station wagon mantiene l'equilibrio elegante tra dinamismo ed eleganza della berlina e ha particolari mai visti come il raffinato tergilunotto a scomparsa: finalmente la brutta spazzola che affligge i lunotti posteriori viene inglobata nel portellone. Non è certo un'auto da lavoro ma è molto capiente, cosa che non furono invece le discendenti “156” e “159” di Giugiaro. Il nuovo corso dell'auto italiana si fa in teoria molto promettente: Lancia ed Alfa sono ora cugine ma la personalità dei due marchi è nettissima. Nell'orbita Fiat avremmo potuto scegliere tra berline accattivanti, sw blasonate, coupè o cabrio a 5 posti, esattamente come accade ora con i prodotti tedeschi, senza che questi si nuocciano a vicenda.

Coupè e Spider

Stilisticamente si dimostrano molto appetibili, né troppo ingombranti né piccole. Siamo vicini alla 635 di Bmw nella misura, ma il disegno di “164” unisce meglio i concetti di vivibilità del coupè moderno. E' ambizioso il tentativo ben riuscito in “164” di usare il frontale della berlina anche per queste declinazioni: il medesimo esperimento portato a termine rimaneggiando maldestramente il progetto Brera sulla berlina “159” fu un pesante insuccesso, soprattutto per averne mantenuto analoghi interni. L'esperienza spider Pininfarina/Fumia (Pininfumia come scherzosamente lo chiamavano i colleghi) non cade a vuoto ma presenta anzi un'occasione migliore e nel 1987 è disegnata la Spider, coerente evoluzione stilistica di “164” e “Quartz”.

Questa Alfa, anche lei giunta sul mercato anni dopo, nel '94, fu venduta due volte tanto il “Duetto”, tanto piacque. Curioso leggere ancora oggi l'errore evidente che il prototipo “Proteo”, del '92, abbia ispirato Spider, disegnata invece ben prima, nel 1987 appunto. La linea a cuneo di Giulietta che come detto divenuta scalfatura in “164”, in Spider si impenna ulteriormente e fascia la calotta che nasconde la capotte di tela, facendola scomparire. Bello sarebbe che questo percorso culturale innovativo di design intercorso tra Cressoni e Fumia, amici e concorrenti leali, venisse ripreso anche oggi con la stessa maestria, allegria e voglia di innovazione. Restiamo fiduciosi, i numeri confermano che quando funzionano, attraggono clienti.

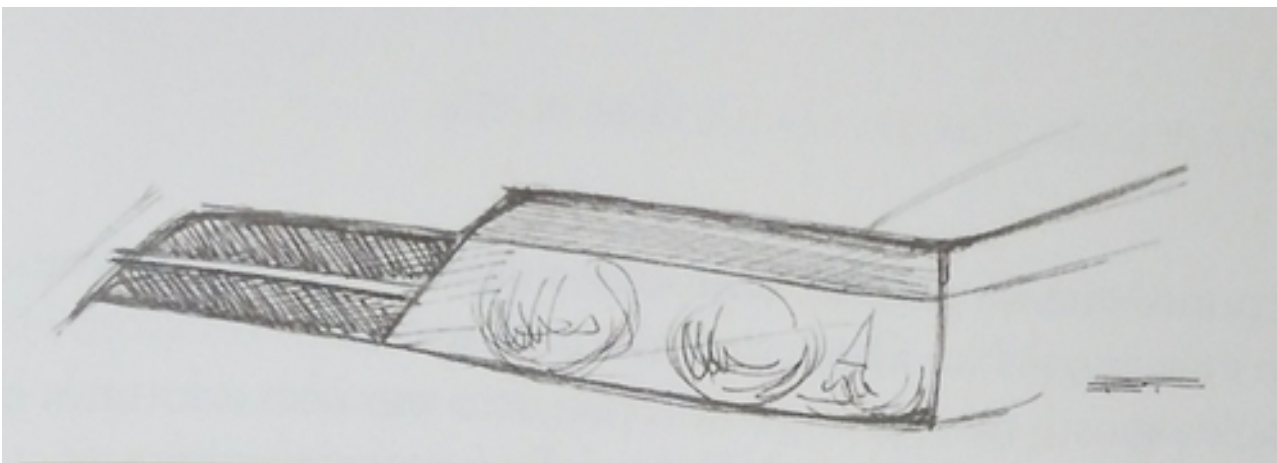
Station Wagon

Poche immagini di questo prototipo funzionante, in rete e su “AUTOritratto”, mostrano comunque la particolarità del tergilunotto a scomparsa della SW integrato nella carrozzeria: elegantissimo ed inspiegabilmente mai visto poi da nessuna parte.

Un capitolo per i fanali

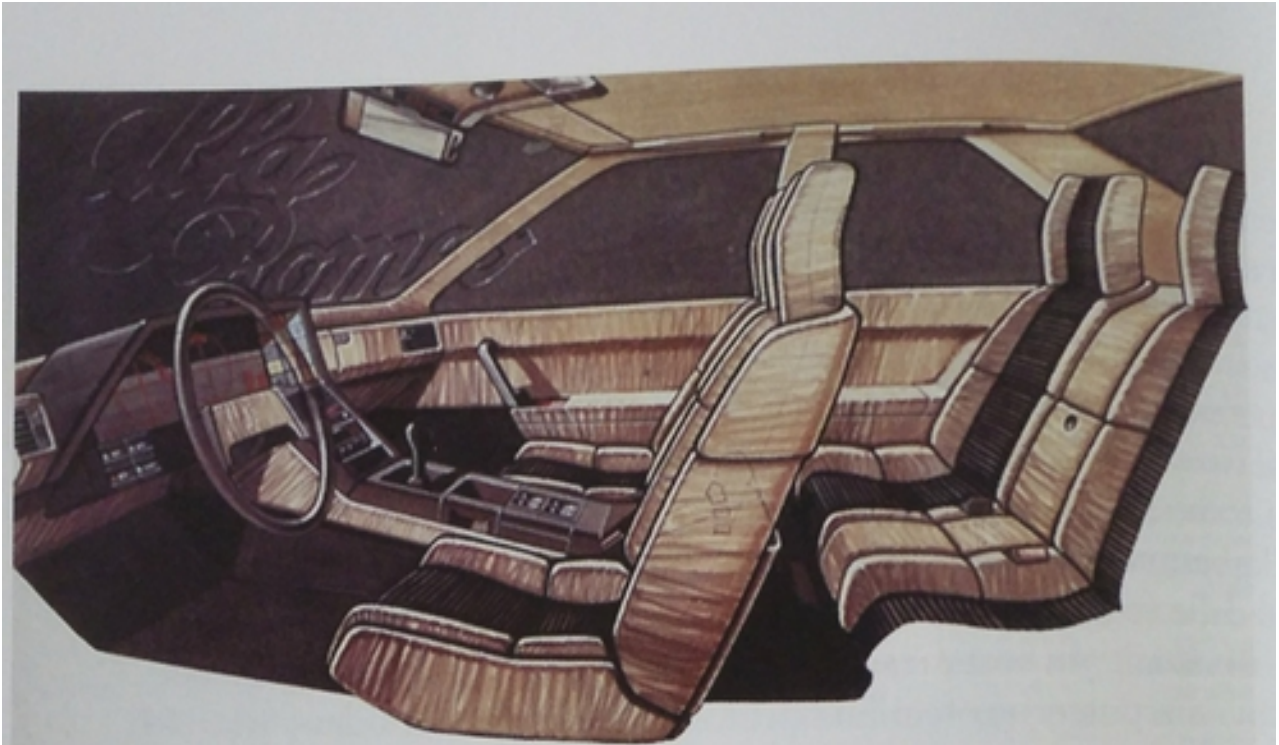


Fumia fin dagli esordi ebbe grandissima inventiva nell'integrare la fanaleria nel disegno puro dell'auto, forse il massimo innovatore in merito. La foto, dell'epoca, ci illustra comunque come avrebbero dovuto essere i fanali della “154”, nel 1982. Qui sono riportati su 164, con anche l'immagine di quelli imposti sulla versione di serie. Alla fine degli anni '70 Opel Rekord, Audi 100 (bellissima la Avant), Ford Sierra cercano di far sembrare più dinamici i frontali, imitando in modo troppo piatto i bellissimi fanali trapezoidali di Citroen Cx, assecondati dalle raffinate pieghe del cofano. Anche 164 adotta uno schema trapezoidale ma per un purissimo motivo di stile: il faro asseconda l'inclinazione dello scudetto Alfa e per di più flette in sezione per differenziarsi nella funzione integrata dell'indicatore direzionale. Funzionalismo e stile sono una cosa sola: la piega infatti crea la citata scalfatura e uno scuretto che affonda i fanali sotto il cofano con un'eleganza tutta italiana. Non esiste auto contemporanea a 164 che abbia la linea del cofano così ben conclusa. Qualche anno dopo Citroen Xm attinge alla lezione e, in modo del tutto mimetico ma inconfutabile, fa partire dai suoi fanali la scalfatura che gira intorno all'auto esattamente come in “164”, passando questa volta tra i fari posteriori. Plagio? Come al solito per noi no, gioco di stile e diversi gradi di creatività. Lo scudetto Alfa genera “164”, Xm non ha questo fulcro e saggiamente il Double Chevron viene posto piccolo e di lato per ridurne l'impatto sul disegno.

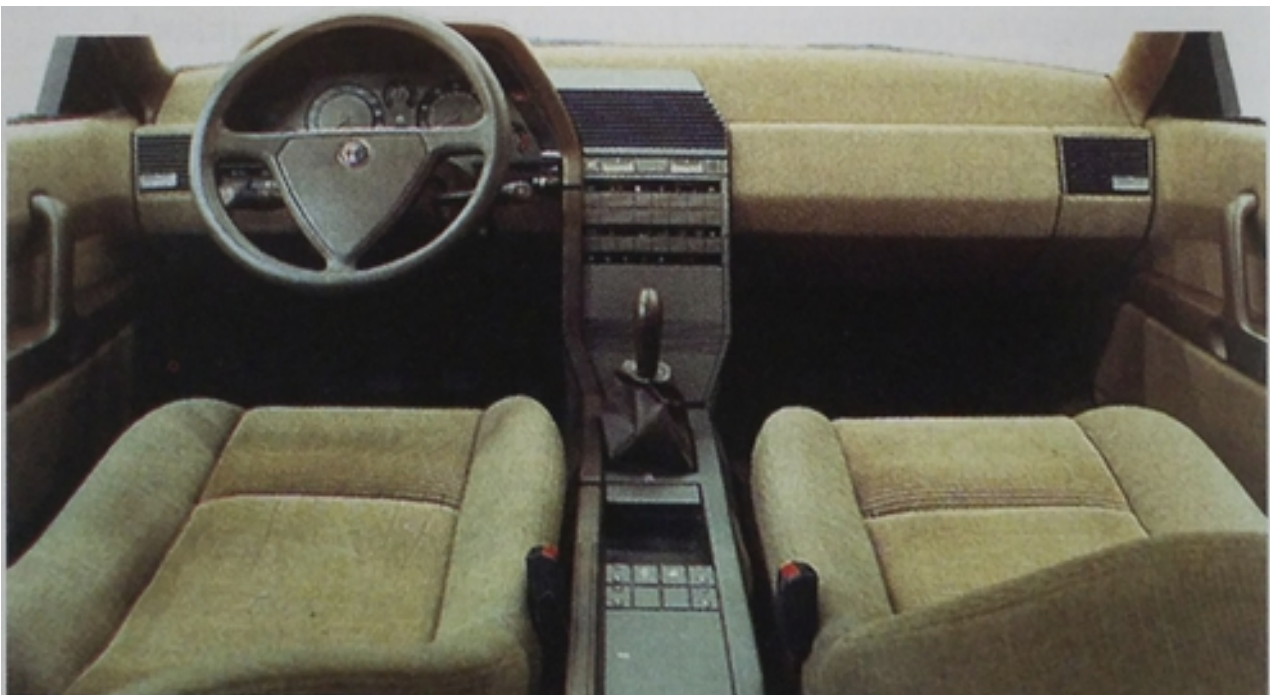


Il disegno originale del fanale “164”: non sfuggì ne ad Xm per composizione con la scalfatura, né a Bangle per le sue serie 5 e serie 7, a fanale composito.

Gli interni di 164



Bozzetti originali degli interni di “164” e prototipo interamente rivestito in alcantara. La pulizia e la freschezza del prototipo vennero molto appesantiti dalla scelta della plastica rigida nera in sostituzione del tessuto. Tuttora Fumia si cruccia del fatto che i bottoni erano poco intuitivi. A noi piacciono comunque e sono simbolo di un'epoca in cui l'elettronica aveva un che di visionario.



Immagini concesse gentilmente dall'editrice Fucina, tratte dal libro “AUTOritratto”, di Enrico Fumia

Gli interni vedono diversi tratti innovativi e raffinati, come il cruscotto integralmente rivestito in alcantara. La strumentazione sembra inserita in una palpebra tradizionale, invece questa è generata dalla modanatura della consolle centrale tra i due sedili anteriori che sale e gira geometricamente attorno agli strumenti. E' interessante soffermarsi su questo particolare: mai come oggi il cruscotto ha perso importanza nella qualità del suo disegno: salvo rari casi è strutturato sempre “per necessità” e qualità materica (non poco comunque!) e non secondo un vero progetto di design. Interni visionari come Citroen Cx, Renault 25, Honda Prelude, o splendidi come nella prima “TT”, color tabacco e a nodo in fettuccia di pelle, sono sempre rari e lasciano il posto a banali palpebre con strumenti più o meno “strabici”o, peggio ancora, a schermi digitali che ricalcano orribilmente gli strumenti analogici. Perfino la Tipo digit faceva molto meglio di così! La palpebra in “164” c'è ma è disegno puro, tratto unitario con tutto l'arredo inteno. Il quadro strumenti è suddiviso su due livelli e ha una maestà mista a sportività molto “Alfa”. Non invasiva, la palpebra risulta leggermente abbassata rispetto all'andamento a cuneo della linea di cintura dei finestrini, dando molta luce all'abitacolo, che non trova più strumenti ingombranti posti in aggetto al parabrezza come fu per Alfetta e Giulietta. L'abitacolo sviluppa ulteriormente la comodità di “Alfetta”, coi suoi sedilioni ben fatti e molto da auto italiana: né spugnosi alla francese, né duri alla tedesca: dinamici.

La Concorrenza



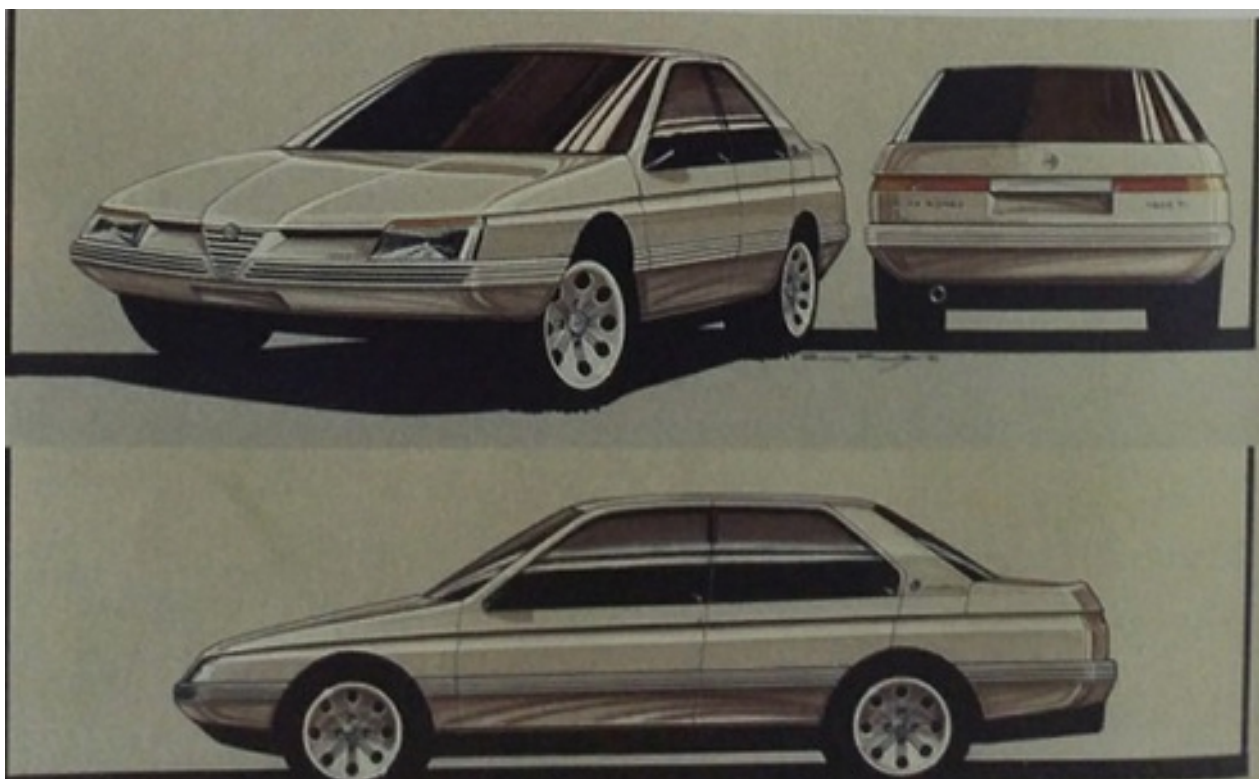
Ecco la concorrenza di “164” ai suoi tempi: R25 e Mercedes W124 presentano la calotta inferiore della carrozzeria fasciata come l'Alfa. Tutte cercano dinamismo nei fanali: evidente che il frontale dell'Alfa è su livelli di design non paragonabili a questi. Solo Cx affronta il tema del raccordo fanale-mascherina- cofano con grande stile. R25 se la caverebbe non fosse per la vergognosa qualità

realizzativa della mascherina, rotta e mal allineata da nuova. Trattorea la Ford e sorniona Audi: la 100 fu la capostipite delle Avant, una dinastia straordinaria di isostituibili wagon, adatte a tutto e indistruttibili. Pessima l'immagine dell'ottima Rekord, che sostituisce il modello precedente, una delle più belle Opel di sempre (poteva addirittura piacere). Anche il tergicristallo nascosto dal cofano appare poco: solo Mercedes, con la sua monospazzola, affronta il tema con tanto di cofano munito di flangia aerodinamica. "164" prototipo faceva scomparire magistralmente anche quello posteriore della Sw: 2-1 per l'Alfa! "Marziana" la Renault, guastata irrimediabilmente dai tergi vistosissimi, segno di quella mancanza di cura complessiva tipicamente francese, che rese sciatte auto dal potenziale stilistico elevato.

Piccoli Incisi

Giusto sottolineare che la precedente ammiraglia "Alfa 6" appartenesse ad un segmento superiore a 164, sebbene non riuscita. Questo settore di mercato, appartenente a Serie 7 e Classe S, rimase di nicchia e difficile da gestire per marchi sempre più generalisti: fu abbandonato. Oggi perfino serie 7, dalla grande tecnologia, ha gettato la spugna stilisticamente, risultando anonima. Sonderclasse resta dunque sola, essendo A8 certamente più da "lavoro" che di puro lusso. Jaguar sta riemergendo. Un cameo: l'ing. Fumia aveva formulato di suo conto alcuni studi per una grossa berlina in Pininfarina. Provò persino a declinarli per una ipotetica BMW "14", troppo moderna per gli orientamenti di Monaco. Il progetto è qui menzionato, sebbene non abbia attinenza con l'Alfa 164, perché è un'esperienza che fa ricordare quanto i due marchi BMW e Alfa a quell'epoca si proponevano in un contesto paritetico. Simpatico aggiungere in merito che mentre in Pininfarina all'epoca di 164 si lavorò marginalmente anche su di una bozza ipoteticamente destinata a BMW, alcuni muletti della BMW E 34, per mimetizzarsi, girarono invece nello stesso periodo con lo scudetto Alfa Romeo.

La lunga storia di 164: quando era ancora "Alfetta"



1981: "154-Albertina" è pronta a sostituire "Giulietta". Fumia reputa "Fandonie" le diatribe che vedono correlati stile e trazione. Ne è conferma che "154" su pianale "Alfetta-Giulietta" sia di fatto analoga a "164", su pianale T4 "tutto avanti" (immagine successiva). Più difficile pensare che una Ds, sciancrata e rastremata al posteriore potesse essere fraintesa nella collocazione della trazione. Questione di tipologie, genio e personalità del progetto.

Panorama Alfa Romeo negli anni '70

Apoteosi delle Alfa anni '70 è appunto la “Nuova Giulietta” un tipo d'auto mai esistito ne prima ne dopo, priva di imitazioni né di emule vagamente simili: sarà l'ultima Alfa Romeo di Arese e, dopo “90” e “75” ricavate dal ricarrozzare Alfetta e Giulietta in peggio, si entrò in orbita Fiat.



La produzione Alfa anni'80: 33, 75, 90 : tutte auto impagabili alla guida e dall'architettura che ancora ci manca. Ma dalla linea infelice, scriviamolo a malincuore. Specialmente Alfa 90, disegnata dopo “164”, ma commercializzata prima. Stilisticamente “164” fu una botta di vita incredibile per Alfa: perse vent'anni in un colpo, altro che lifting! Peccato che poi arrivò “155”, debole e, come Delta II , pietra di scandalo e abominio per i clienti e la dignità dei marchi Alfa e Lancia. Quest'ultima non si riprese più.

“164”, 100% Alfa Romeo, sì o no?

Il progetto “164” è integralmente sviluppato e già disegnato in era milanese di Alfa Romeo , nel 1982 , sorto in Pininfarina, firma legata alle Alfa più importanti di sempre. L'ing.Fumia ne traccia il disegno in sintesi proprio attorno allo scudetto Alfa Romeo. Più Alfa di così?!

Diverso discorso riguarda l'impostazione tecnica, le motorizzazioni a volte Fiat (comunque con un turbo progettato dal grande Lampredi), e la qualità costruttiva volutamente ridotta al lumicino. Ma noi affrontiamo qui solo lo stile.

Sergio Pininfarina ha detto il giusto?



“164” è da studiare molto approfonditamente perchè fu, secondo il Cavalier Sergio, “la più bella berlina che abbiamo mai fatto”- in Pininfarina-. Il quesito se l'affermazione debba esser confinata alla lunghissima era Sergio o comprenda anche l'era Pinin va approfondito con la passione di chi ama lo stile e le auto. La linea di 164 è frutto di un metodo di lavoro pragmatico, ricco di entusiasmo, cultura e pura creatività . La teoria di Fumia, il suo “ciclo di riconoscibilità”, la sua intransigenza verso il compromesso “morale” dello stile hanno portato ad un disegno perfetto, non modificabile. Pininfarina seppe curare il prodotto in modo straordinario: fu l'ultimo esempio di automobile di mercato su larga scala e di successo, interamente progettato dal carrozziere torinese. Abbiamo una grandissima nostalgia di fronte a questo fatto e l'esempio “164” dimostra che operare al di fuori del compromesso, anche nello stile, premia senza alcun dubbio. Gli artefici erano ovviamente più che preparati a concepire un lavoro con i piedi per terra e non stravaganze fallimentari. Chi invece progettò a metà “Avantime” per esempio, tentennò e mise il frontale di un mezzo commerciale alla prima monovolume-coupè della storia: Avantime naufragò orribilmente, come ogni gesto forte che cede al compromesso . All'oggi ciò che raffreda semmai l'entusiasmo per “164” sono le lamiere sottili e le plastiche economiche degli interni, dettagli comunque non certo dovuti alle scelte di Pininfarina come detto. Per questo riteniamo difficile prendere una posizione complessiva così netta come nel caso del solo stile, in merito al quale siamo invece d'accordo con Sergio Pininfarina. Lo stile di Saab 9000 poi è inesistente, Thema era molto da flotta aziendale e Chroma per i Taxi. Cx apparteneva ad un'altra era, R25 aveva un interno straordinario di Gandini che non dialogava con la linea interessante ma mal realizzata, Bmw E34 era ed è stupenda ma molto classica. Insomma, il panorama dell'epoca rafforza la qualità estetica di “164”.



Stupenda sotto tutti gli aspetti Bmw E34, mai più così: all'epoca fece impazzire di gioia i suoi acquirenti, felicissimi di avere anche un 2.4 e 2.5 TD straordinari, e finalmente la SW. Bravo Ercole! Le altre auto su telaio T4: Saab, la più sicura con scocca rinforzata, Thema e Chroma, ammiraglie italiane qui morte assieme alle sorti del paese: dopo l'orrendo attentato la criminalità si impadronì di un economia velenosa, e sparirono le berline italiana degne di nota. Menomale che ora Maserati è ritornata con decisione.

Un design tra ricerca, stile e tradizione

In 164 la conoscenza storica dello stile del marchio genera un percorso unitario di rinnovamento e innovazione maniacale. Il fanale delle 2600 pininfarina con lo spioventino che li sfuma verso l'alto torna assolutamente rinnovato e personale in 164. Siamo in epoca dei fanali anteriori trapezoidali, rivolti verso il centro dell'auto: dopo il capolavoro dei fanali di Cx, probabilmente i più belli della categoria, si scade nel prendere fanali quadrati piatti a cui "tirare" l'angolo inferiore interno per renderli più dinamici delle televisioni della "131". Nascono fanali impersonali, inseguendo un 164 è "164" è da studiare molto approfonditamente perché fu, secondo il Cavalier Sergio, "la più bella berlina che abbiamo mai fatto" - in Pininfarina-. Il quesito se l'affermazione debba esser confinata alla lunghissima era Sergio o comprenda anche l'era Pinin va approfondito con la passione di chi ama lo stile e le auto. La linea di 164 è frutto di un metodo di lavoro pragmatico, ricco di entusiasmo, cultura e pura creatività. La teoria di Fumia, il suo "ciclo di riconoscibilità", la sua intransigenza verso il compromesso "morale" dello stile hanno portato ad un disegno perfetto, non modificabile. Pininfarina seppe curare il prodotto in modo straordinario: fu l'ultimo esempio di automobile di mercato su larga scala e di successo, interamente progettato dal carrozziere torinese. Abbiamo una grandissima nostalgia di fronte a questo fatto e l'esempio "164" dimostra che operare al di fuori del compromesso, anche nello stile, premia senza alcun dubbio. Gli artefici erano ovviamente più che preparati a concepire un lavoro con i piedi per terra e non stravaganze fallimentari. Chi invece progettò a metà "Avantime" per esempio, tentennò e mise il frontale di un mezzo commerciale alla prima monovolume-coupè della storia: Avantime naufragò orribilmente, come ogni gesto forte che cede al compromesso.

All'oggi ciò che raffredda semmai l'entusiasmo per "164" sono le lamiere sottili e le plastiche economiche degli interni, dettagli comunque non certo dovuti alle scelte di Pininfarina come detto. Per questo riteniamo difficile prendere una posizione complessiva così netta come nel caso del solo stile, in merito al quale siamo invece d'accordo con Sergio Pininfarina. Lo stile di Saab 9000 poi è inesistente, Thema era molto da flotta aziendale e Chroma per i Taxi. Cx apparteneva ad un'altra era, R25 aveva un interno straordinario di Gandini che non dialogava con la linea interessante ma mal realizzata, Bmw E34 era ed è stupenda ma molto classica. Insomma, il panorama dell'epoca rafforza la qualità estetica di "164".

Intervistiamo Peter Robinson

In merito andiamo comunque ad intervistare direttamente uno dei più poliedrici e prolifici autori del giornalismo automobilistico internazionale che aveva intervistato Fumia all'epoca del lancio di "164" e che noi avevamo terrorizzato al lancio di Alfa Spider quando gentilmente ce la fece provare in anteprima tra le curve della Franciacorta. Andiamo a rintracciarlo nella sua Australia per intervistarli in occasione del trentennale di "164":

AM- Peter ricordi la presentazione dell'Alfa "164"? Quale fu la prima impressione sul suo design, così equilibrato e dinamico, dopo anni di Alfa dalle linee nervose e piuttosto squadrate?

PR- Ero presente alla presentazione internazionale nel 1987 a Milano, per la rivista Wheels. Il mio articolo fu pubblicato a novembre. Ricordo di esser rimasto impressionato dal fatto che Alfa presentò insieme 98 "164" dimostrative grigie, marroni e argento. Significativamente, dato che Alfa mirava al mercato tedesco, nessuna era rossa. Scrisse che 164 era sicuramente quella che si distingueva di più tra le quattro su pianale T4 - Saab 9000, Lancia Thema, Fiat Croma - a livello di stile. Giugiaro si occupò delle altre tre, Pininfarina lavorò su "164" con un canone molto elegante e moderno. 164 non ebbe quella coda così massiccia come Thema e Chroma e il frontale trilobato

Alfa la rese inconfondibile da ogni altra , anche se era marcatamente simile alla Peugeot 405, anch'essa di Pininfarina.”(disegnata dopo). Nel 1989 Peugeot usò ancora questo canone di Pininfarina per allestire la sua 605.

AM- Come fu considerata dai giornalisti stranieri 164?

PR- In generale 164 riscosse pareri molto favorevoli dalla stampa internazionale. La qualità parve molto migliorata da Alfa 75 e 90, anche se quest'opinione iniziale non fu supportata dai suoi clienti successivamente. Sembrava molto prestigiosa rispetto ai modelli precedenti ed era chiaramente indirizzata verso un segmento superiore.

AM- Avresti potuto avere dei dubbi se comprare una 164 o una Bmw all'epoca?

PR - Il problema era che mentre le rivali Bmw e Mercedes offrivano la trazione posteriore, Alfa era a trazione anteriore ed era impressione di quell'epoca che non potesse essere perciò così performante come le rivali. Il sottosterzo non aiutò di certo. Il fatto che Alfa inizialmente ignorò una versione automatica la penalizzò sul mercato americano e quello giapponese. Rimarcai che la cartella stampa alludesse al cambio automatico solamente in una riga a pagina 13 su 82 di rassegna.

AM- 164 fu l'ultima auto di serie interamente disegnata da Pininfarina e l'ultimo progetto Alfa dell'era di Arese: pensi che questi fatti valorizzeranno il modello nel collezionismo?

PR- Certamente nel tempo, anche se in Italia ne sono rimaste pochissime, e sono abbandonate in altre paesi. Spero che i club si occupino delle superstite.

AM- Al suo debutto hai guidato la 164?

PR- Certo!E mi piacque molto, specialmente la V6 per le sue performances e per il suo rumore, specialmente quando i giri salivano. Le finiture erano di un livello superiore rispetto alle vecchie Alfa ma nella guida sembrava più una morbida auto francese rispetto alle decise berline sportive italiane.

AM- Quale preferivi tra le quattro” T4” ?Croma, Thema,164 o Saab 9000?

PR- L'Alfa, facile.

AM- Il design di 164 mostra metodo, pragmatismo, creatività e cultura: pensi vi siano attualmente nuovi modelli – tra tutti i brand – che dimostrino qualità simili?

PR- Giulia non è così bella. Oggi i car-designer paiono persino schizzinosi all'idea di creare automobili che si differenzino esteticamente, 164 ha una purezza ancora oggi ammirevole.

AM- Riconosci designer così disciplinati e creativi come Fumia oggi ?

PR- Non sono più così a contatto con i centri stile e i loro designers per poterti rispondere. Probabilmente Massimo Frascella, che iniziò in Bertone, per passare poi a Ford and Kia, ora sbarcato in Land Rover. Ma credo sia sui quarant'anni ora, non così giovane.

AM- Sergio Pininfarina disse che 164 fu la più bella berlina fatta in Pininfarina, cosa ne pensi?

PR- C'è andato davvero vicino, molto. Anche Lancia Flaminia è veramente meravigliosa.

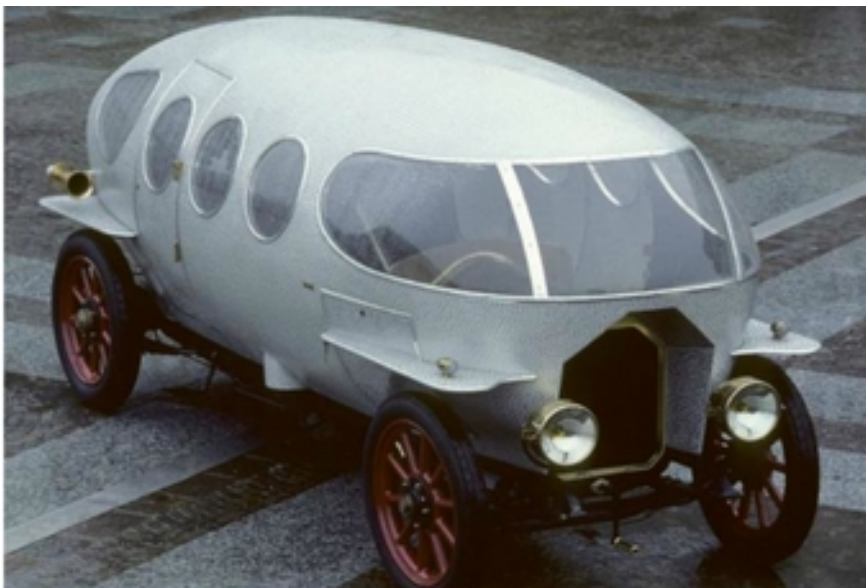
AM- Probabilmente i fans più sfegatati di Alfa sono i tedeschi: cosa pensano di “Giulia”, rivale e un po' simile a Bmw “Series 3”, ma così fascinosa ?

PR- Giulia è veramente una rivale delle tedesche in termini dinamici. Sfortunatamente, non fosse per il frontale Alfa, potrebbe sembrare un po' asiatica. Non è così straordinaria come dovrebbe essere.

La Sfida di Alfa Romeo:

Peter ci è prezioso testimone dell'epoca e ci spinge anche lui a scaldare di nuovo gli animi verso il meraviglioso marchio, che come lui adoriamo. Anche l'ingegner Fumia ha brillantemente mostrato nel suo bellissimo intervento ad Arese, invitato per i 30 anni di “164”, di quanto sia importante parlare, discutere, arrabbiarsi e amare l'Alfa Romeo. Esempio, fatti, critiche e consigli, la giornata è stata davvero di stimolo e per nulla di facciata, come poteva malauguratamente capitare.

Per questo noi vogliamo ufficialmente ringraziare Alfa Romeo per aver ideato e permesso di innescare un serio dialogo col suo recente passato, per ricostruire con fermezza l'immagine complessiva del marchio. Certamente aver voluto sostenere un confronto diretto con un “grande vecchio”(non vecchio)del design, intransigente, ha dimostrato un fairplay inatteso, e con ospiti di questo calibro, con l'ufficialità del marchio, si potrebbe presto arrivare a discutere con lungimiranza, per assurdo, magari su di un'Alfa Romeo monovolume, alternativa a Ford S Max e Bmw Serie 2.



L'Alfa 40 -60 hp "Siluro Ricotti" della carrozzeria Castagna (1913) è la monovolume più bella della storia. Monovolume significa precisamente "auto per famiglia", fine dell'eros, scatolone con le ruote. Ma non in quest Alfa: strepitosi gli oblò al posto dei finestrini, stupendo l'impulibile cristallo anteriore e magistrale l'ultimo finestrino posteriore, dalla modernità straordinaria. Impagabile la vendetta in caso si venga tamponati al semaforo. Solo questa monovolume ci fa stare in tanti a bordo, senza sentirci in una diligenza di mormoni.

Fca Heritage: 30 anni di "164", Arese 24 giugno 2017



Evento per i 30 Anni di "164": l'intervento di Fumia, accanto ai tecnici e collaudatori che parteciparono al progetto. Evidente l'interesse tutto straniero dedicato al marchio. Assente il mondo Pininfarina con grande vuoto.





Ecco il personalissimo e distintivo faro a nastro posteriore di Alfa 164: il movimento delle diverse funzioni verso il centro ripercorre l'andamento del frontale che converge nello scudetto Alfa. Disegnare un fanale assolutamente funzionale che però graficamente è puro gesto estetico piace molto: la coda di 164 sarebbe molto massiccia se non fosse tagliata dalla scalfatura, in questo caso luminosa. Della lezione non se ne ricordarono quelli che fecero "166", dal prospetto posteriore molto pesante e con fanali anonimi, solamente funzionali. Questo evidenzia nettamente cosa significa progettare col massimo rigore, Pininfarina, e cosa porta invece una progettazione contaminata, pluridirezionale e alla fine solo confusa. Il progetto mirato non concede variabili, è perfetto, rappresenta la scelta migliore. Progetti incoerenti o settorializzati, come accade un po' per tutti i marchi oggi, creano solo insoddisfazione. All'oggi vi è moltissimo da fare per il car-design: si sono risolti problemi epocali che affliggevano l'evoluzione dell'auto: in primis la straordinaria sicurezza raggiunta, una bellezza intrinseca dell'auto moderna da riconoscere sempre. Gli assemblaggi sono poi alle stelle: certe auto non le si poteva lasciare al sole una volta che si crepava in due il cruscotto, ora si va dai -40 ai + 50 senza fare una piega. Stupendo. A bordo nulla cigola più e i sedili si mantengono in ordine per molto tempo. E' tutto maledettamente migliorato. Ora bello sarebbe che tutte queste migliorie tecniche venissero affrontate anche con il rigore spietato, antidemocratico (Giugiaro) e personalissimo dello stile vero. Questo potrà avvenire non certo dove si disegna, dove bravissimi giovani sono pronti a dire la loro, ma nella stanza dei bottoni ove si deve smettere di smembrare l'auto in mille comparti ma la si deve affidare ad un comando unico, composto da un esecutivo fattivo e non gestito dal marketing.



“Giulia” a capo del “biscione” di 164: come per tutti i modelli è decisamente evidente il cambio di proporzione e ingombri attuale, in onore soprattutto della non confrontabile sicurezza passiva. Solo l'introduzione di nuovi materiali super-resistenti potrà ridurre nuovamente le misure delle auto. Come negli anni '30 la linea moderna è divenuta evocativa e utopica rispetto all'aspetto razionale di una volta: Giulia allude ad un dinamismo e a delle prestazioni addirittura troppo lontane dal codice della strada. W i track days! Accesissimo - con somma gioia - il dibattito intorno a questa “madrina”, a volte rimproverata nello stile, ai più gradita per l'anima graffiante e sexy. Ne parleremo volentieri in un prossimo confronto.



Se pensate che dal tetto a sinistra qualcuno stia tirando un destro è vero: è la nostalgia che si avrà domani a tornare a casa...