

Stilista senza matita

Nel 1954 Felice Mario Boano fondò l'omonima carrozzeria con il figlio Paolo. Prima era stato tracciatore negli Stabilimenti Farina, direttore tecnico della Pinin Farina, scoccaio in proprio e titolare della Ghia. Nel 1957 Mario e il figlio andarono a dirigere il Centro Stile Fiat, lasciando la loro carrozzeria a Ezio Ellena.

di Elvio Deganello

È sbagliato affermare che Mario Boano non sapesse tenere la matita in mano, come maliziosamente insinuava Giovanni Michelotti, ma è pure sbagliato credere che fosse un vero designer. Era piuttosto un tecnico che, con gusto sicuro, sapeva guidare la creatività dei collaboratori e condurla nel modo migliore alla produzione. Felice Mario Boano

era nato a Torino nel 1903, aveva frequentato la scuola tecnica di San Carlo iniziando a lavorare come tracciatore presso gli Stabilimenti Farina. Nel 1930 seguì "Pinin" Farina, uscito dall'azienda dei fratelli, e andò ad occupare l'incarico di direttore tecnico nella nuova azienda, per diventare poi collaboratore esterno aprendo un'officina per la rea-

lizzazione dei mascheroni in legno sui quali si formavano e si riscontravano le carrozzerie. Fra i clienti c'era il carrozziere Giacinto Ghia, che lo stimava molto, e nel febbraio 1944, dispose nelle sue ultime volontà che gli succedesse nell'azienda in società con Giorgio Alberti, fratello della vedova. Nel 1947 Alberti si ritirò e Boano assunse a provvigione Luigi Segre, un ingegnere abile nei rapporti commerciali. Il nuovo arrivato al-

largo la clientela e raggiunse una proficua collaborazione con l'americana Chrysler. Alla fine, l'ammontare delle provvigioni fu tale che Boano preferì associare Segre dandogli il 40% della proprietà.

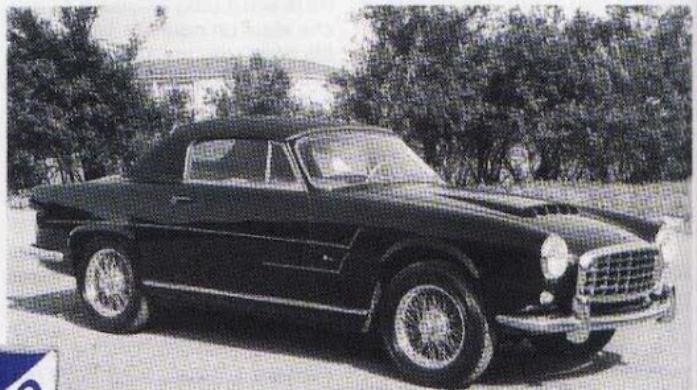
Nel 1950 entrò nel reparto disegnatori Paolo Boano, figlio ventenne di Mario, che un anno dopo iniziò ad esprimersi disegnando lo stile B Junior. L'ascesa del giovane acuì le tensioni latenti fra le forti personalità del padre e di Segre, tanto che nel 1953 i due erano già in rotta. Boano cercò di riprendersi l'intera proprietà, ma Segre lo anticipò. Di fatto estromessi, Mario e Paolo aprirono in Via Giacinto Collegno, a Torino, la carrozzeria che porta il loro nome associandosi a Luciano Pollo.

Fra le prime creazioni della nuova firma, ricordiamo l'Alfa Romeo 1500 Sport carrozzata su un telaio sviluppato dall'Abarth e una terna di 1900 C Super Sprint (due coupé e una spider) con le quali i Boano si misero in gara con gli altri carrozzieri per rinnovare lo stile della vettura. Nel contesto dei lavori per la Casa milanese, vestirono anche una 6C 3000 CM coupé e un'altra 1900 SS che ne riprese lo stile. Nessuna fu prodotta in serie, però tanto impegno diede buoni frutti con la commessa da parte dell'Alfa Ro-

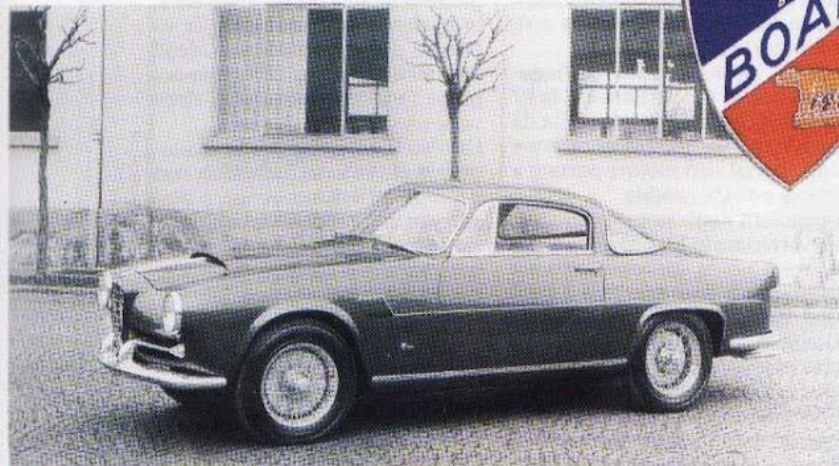
1954-1955

La 750
Competizione
del Museo Alfa
Romeo di
Arese.

La carrozzeria
disegnata da
Michelotti è
stata realizzata
da Boano sul
telaio in
lamiera
scatolata
costruito da
Carlo Abarth
per conto della
casa del
Biscione. Il
motore 1500 è
derivato
dall'Alfa Romeo
Giulietta.



1955 Diversa dalle coupé specialmente nella calandra orizzontale, la 1900 Super Sprint Cabriolet disegnata da Giovanni Michelotti aveva linee così valide che cinque anni più tardi sono diventate buone per la Triumph Italia.



1955 La coupé 2 posti + 1 con la quale i Boano hanno partecipato alla gara per ridefinire la 1900 Super Sprint. Hanno realizzato inoltre un altro esemplare semplificato nella calandra e nelle prese d'aria in vista della produzione in serie, che però è stata assegnata al modello della Touring.

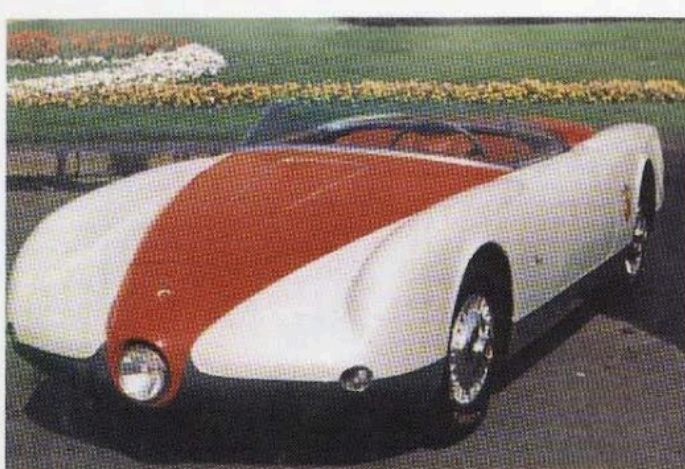


1955 La stravagante coupé carrozzata sull'autotelaio Jaguar XK 140 # 814096 per conto del designer franco-americano Raymond Loewy, che ne ha concepito lo stile e l'ha poi esposta al Salone di Parigi.





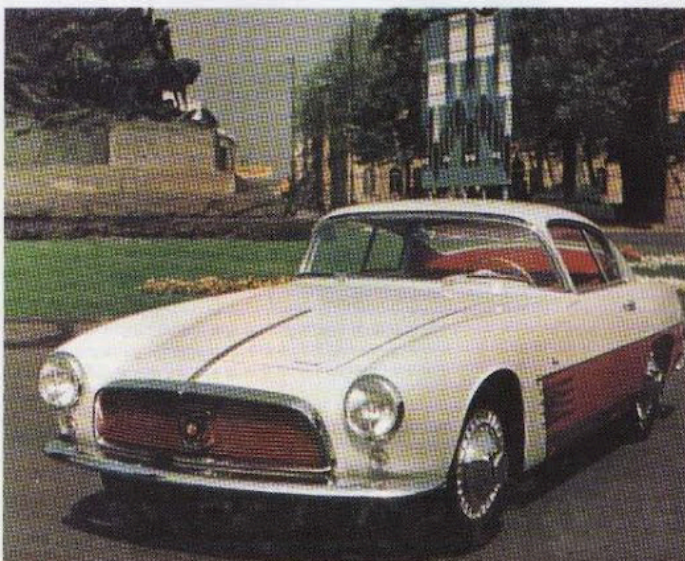
1955 La 207 A nata da un disegno di Giovanni Michelotti per il telaio Abarth in lamiera sciolata motorizzato Fiat 1100. Concepita per le competizioni nella categoria Sport, è stata costruita in una decina di esemplari, molti dei quali esportati negli Stati Uniti.



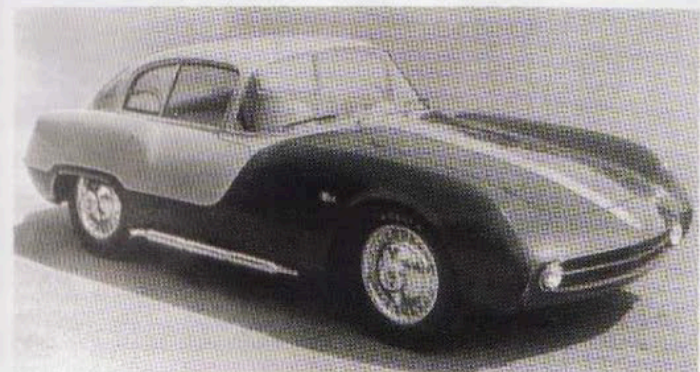
1955 L'Abarth 210/A carrozzata in alluminio trascurando ogni criterio di praticità. Si nota il faro centrale, suggestione stilistica ereditata dalla Abarth 1500 del 1952. La provocante spider montava un propulsore Fiat 600 elaborato su un telaio in lamiera sciolata di pura scuola Abarth.



1955 L'Abarth 208 A. Si distingueva dalla gemella 207 A per il parabrezza avvolgente e per l'abitacolo più idoneo all'uso stradale. Il successo ha trovato un limite nella mancanza della cappotta e nel prezzo: circa tre milioni di lire quando una normale Fiat 1100 ne costava uno.



1955 La 216 A presentata con le altre novità Abarth in primavera al Salone di Torino. La meccanica era quella della Renault Fregate. Il modello doveva essere prodotto in piccola serie e distribuito in Francia dalla Autobleu, ma gli accordi in questo senso sono saltati.



1955 Una rara immagine della Abarth 209/A costruita in due soli esemplari. Il padiglione molto luminoso era uno dei maggiori pregi estetici del modello, ma con il bel tempo l'abitacolo si surriscaldava fastidiosamente per effetto dell'irraggiamento solare.



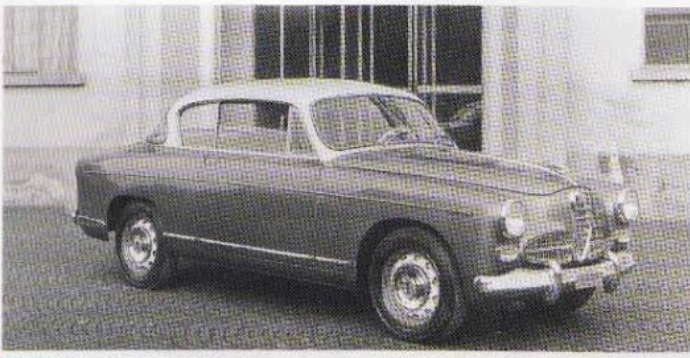
1955 L'Alfa Romeo 6c 3000 MM ricarrozzata su uno dei quattro prototipi usati nella stagione agonistica 1952-1953 e convertiti all'uso stradale. Nelle linee morbide e affusolate spiccano la composizione del frontale con elementi cromati e il particolare disegno del lunotto.

meo delle 1900 Primavera a due porte derivate dalla berlina e con la realizzazione, per conto dell'Abarth, della famiglia delle 207 A, 208 A e 209 A con meccanica Fiat 1100 elaborata e degli esemplari unici 210 A con meccanica Fiat 600 elaborata e 216 A con meccanica Renault Fregate. I modelli fin qui citati furono disegnati all'esterno, in particolare da Giovanni Michelotti e Sergio Sartorelli. Un caso particolare fu la Jaguar XK 140, carrozzata sul telaio # 814096 su disegno e per conto dello stilista americano Raymond Loewy, che la espose al Salone di Parigi nell'ottobre 1955.

Mentre tutto ciò accadeva, Paolo Boano disegnava personalmente la Lincoln Indianapolis e la Chrysler Corsair. Sebbene diverse per forme e dimensioni, erano entrambe esuberanti nei volumi e cariche di elementi espressivi come le auto dei sogni giovanili. Le due fuoriese affascinarono il pubblico e i rispettivi committenti: Henry Ford II, presidente della Casa automobilistica fondata dal nonno, e Gianni Agnelli futuro presidente della Fiat. Nel 1956, la notorietà acquista in breve tempo dalla carrozzeria Boano, spingeva Pinin Farina a girare all'antico collaboratore la produ-

zione delle Ferrari 250 GT, nell'attesa di completare il nuovo stabilimento di Grugliasco. Nelle prime tre 250 GT (# 0437 GT, # 0439 GT e # 0451 GT) i Boano si attenevano

rigorosamente al disegno originale di Pinin Farina, nelle successive semplificavano la linea delle fiancate eliminando l'insellatura dei parafranghi posteriori. Di quando



1955 L'Alfa Romeo 1900 Primavera: una coupé "alla tedesca" con due porte, il padiglione abbassato e il lunotto avvolgente. Era relativamente economica da costruire perchè impiegava buona parte dei lamierati della berlina, perciò l'Alfa Romeo l'accolse nel listino ufficiale.



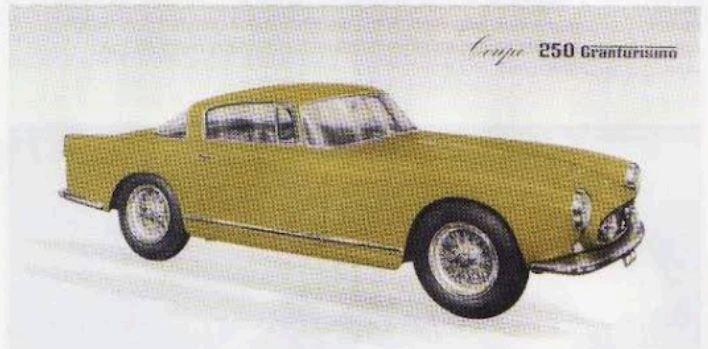
1956 La Chrysler Corsair disegnata per Gianni Agnelli su un autotelaio Nardi motorizzato V8 Emi ©. Come la Lincoln Indianapolis era esuberante nei volumi e un po' spudorata. In questo caso la parte più appariscente era il muso appuntito e carico di cromature.



1955 La Lincoln Indianapolis ha destato sensazione al Salone di Torino per gli spudorati elementi evocativi delle corse. Ma ha proposto qualcosa di interessante con i doppi fari sovrapposti e con il muso liscio, dove una bassa feritoia ha sostituito la classica calandra.



1955 I finti tubi di scarico laterali e la finta presa d'aria posteriore in un dettaglio della Lincoln Indianapolis. La vettura è stata realizzata per Henry Ford II, il presidente della grande Casa automobilistica fondata dal nonno.



1956 La copertina della brochure della Ferrari 250 GT ritrae uno dei circa sessanta esemplari prodotti in serie per Maranello mentre Pinin Farina, titolare del disegno, stava trasferendo le proprie attività nel nuovo stabilimento di Grugliasco.



1956 La Ferrari 250 GT Genève Cabriolet sull'autotelaio # 0451 GT. Si notano le pinne che nascono dai rilievi a metà dei parafranghi anteriori e prendono corpo avvolgendosi a elica verso la coda. Una carrozzeria identica ha vestito anche la 410 Superamerica telaio # 0487 SA.



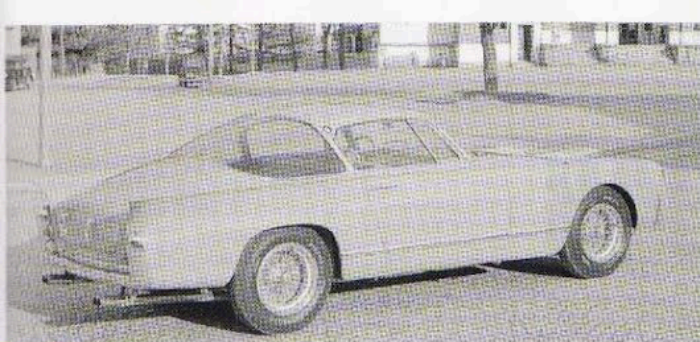
1956 L'Alfa Romeo 1900 Super Sprint presentata quando ormai la commessa per la nuova serie del modello era stata aggiudicata alla carrozzeria Touring. Per questo motivo aveva tutte le caratteristiche di una fuoriserie con linee difficilmente riproducibili con metodi industriali.



1956 La seconda serie della 1900 Primavera che oggi appare meno felice della prima nel taglio del bicolore e nell'aggiunta d'elementi decorativi un po' pesanti sulle porte. Conteggiando le due serie sono stati prodotti in totale circa 300 esemplari.



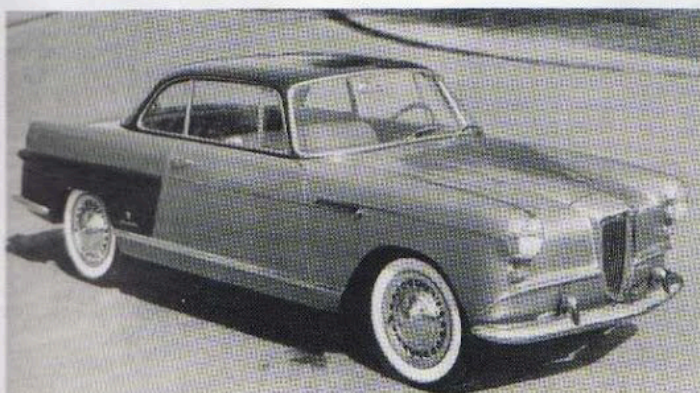
1956 La Ferrari 410 SA sul telaio # 0477 SA vista di ¾ anteriore. Lo stile è quello della # 0451 GT aggiornato alle esigenze della configurazione coupé. Si nota il muso molto abbassato sulla calandra a trapezio contornata dai paraurti che risalgono sui cantonali dei parafranghi



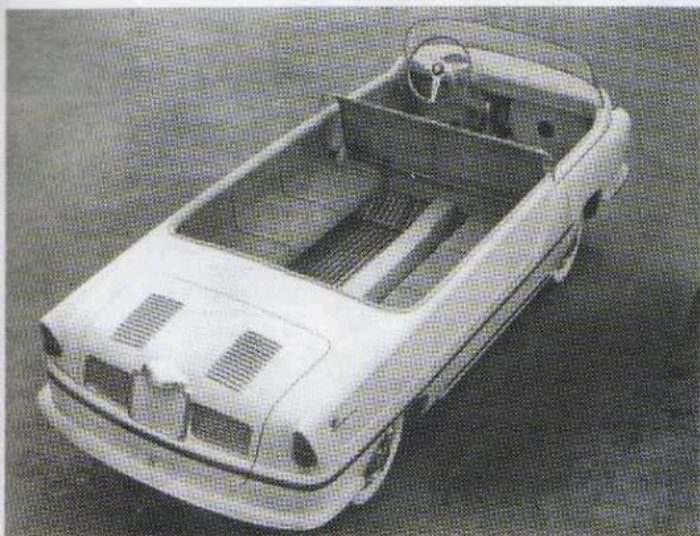
1956 La Ferrari 410 SA #0477 SA vista di tre quarti posteriore. Oltre alle pinne si fanno notare l'ampio lunotto avvolgente diviso in due parti e il montante posteriore con una curva negativa sulla sommità per seguire l'andamento di un marchio tondo.



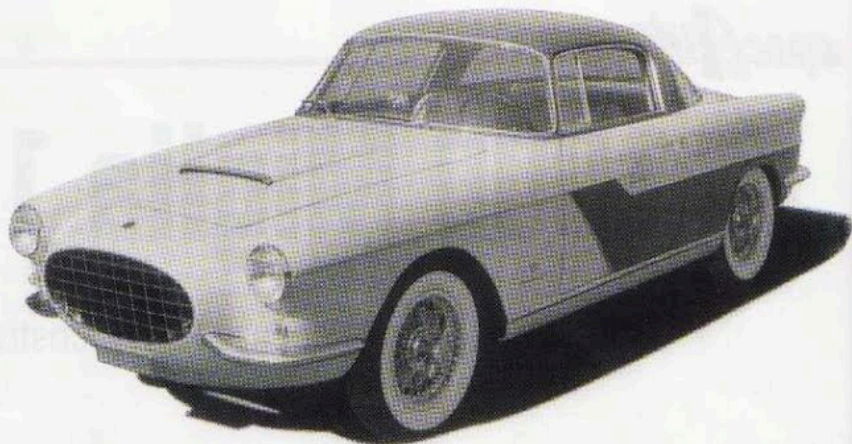
1956 L'Abarth 210/A aggiornata con due fanali anteriori, un parabrezza più protettivo e una presa d'aria laterale. Invariati il telaio, il materiale della carrozzeria, il motore 600 elaborato e l'assenza di accessori non utili nelle corse, come i tergicristalli e le maniglie delle porte



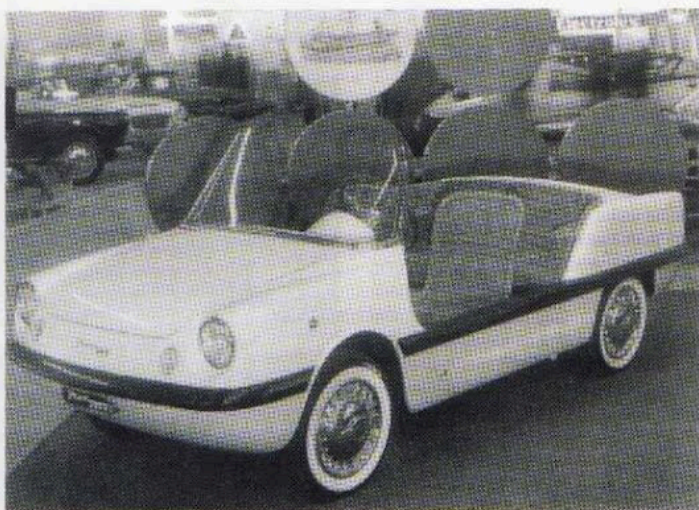
1956 La Lancia Appia coupé proposta al Salone di Ginevra. È interessante il segno grafico dei "baffi" con il quale il carrozziere ha inteso risolvere l'eccessiva verticalità della classica calandra Lancia. Un altro espediente grafico è nella coda alleggerita visivamente dalla tinta bicolore.



1956 La Fiat 600 Marina per il mercato delle auto da spiaggia che i carrozzieri scoprivano in quegli anni. I sedili posteriori disposti gli uni di fronte agli altri erano piuttosto originali, ma imponevano doti atletiche per l'accesso, dato che le spalliere non ammettevano le porte.



1956 La Fiat 1100/103 coupé con la meccanica elaborata da Enrico Nardi. La linea snella e sportiva con il padiglione compatto e la calandra ispirata dalle Formula 1 dell'epoca contrasta con le leziosità degli pneumatici con il fianco bianco e con le fasce di colore nelle fiancate.



1957-1960 La Fiat 500 da spiaggia, ultima proposta dei Boano prima di andare a dirigere il Centro Stile Fiat. La foto raffigura un esemplare del 1960 (riconoscibile dai lampeggiatori tondi) prodotto dalla carrozzeria Savio con il nome Elegance.

in quando si concedevano variazioni sul tema impiegando lamiera di alluminio invece di acciaio in una dozzina di esemplari, sdoppiando i paraurti nella # 0569 GT, aggiungendo griglie sui parafranghi anteriori nella # 673 GT, o ridefinendo con un ornato pesante il frontale e la coda della berlina # 0531 GT per Wolfgang Seidel. Nonostante le divagazioni, la sessantina di 250 GT prodotte da Boano rappresenteranno una vera e propria serie, la più numerosa per la Casa di Maranello fino allora.

Accanto alla produzione standard, i Boano suggerivano alla Ferrari proposte originali con la 250 GT cabriolet Geneve # 0451 GT, la 410 Superamerica coupé # 0477 SA e la 410 Superamerica Cabriolet # 0487 SA, tutte improntate su un identico impianto stilistico che prevedeva il muso abbassato su una bassa calandra a trapezio e appariscenti pinne caudali che nascevano a metà dei parafranghi anteriori e prendevano corpo avvolgendosi a elica nell'approssimarsi alla coda. Nella sola coupé, si notavano inoltre il lunotto avvolgente diviso in due e gli esili montanti posteriori incurvati negativamente alla som-

mità per fare posto a un marchio rotondo.

All'inizio del 1956, che come visto, fu ricco di lavori, i Boano presentarono una Lancia Appia coupé e una Abarth 210 A rivista per sistemare due fari convenzionali al posto del singolo della versione 1955.

Infine, al Salone di Torino presentarono la Fiat 600 Marina, auto da spiaggia sul telaio della Multipla, e la slanciata 1100/103 coupé con la meccanica elaborata da Enrico Nardi.

Intanto, l'avvicinamento alla Fiat, avviato dalla Chrysler Corsair per Gianni Agnelli, dava un esito inaspettato e i Boano erano chiamati ad assumere la direzione del neonato Centro Stile Fiat.

Così, nel 1957, la produzione della Fiat 500 da spiaggia, ultima creazione della carrozzeria Boano, proseguiva presso la carrozzeria Savio, mentre la produzione delle Ferrari 250 GT rimaneva in Via Collegno, nell'azienda dei Boano, ribattezzata con il cognome del genero di Mario: Ezio Ellena, che subentrava nella società con Luciano Pollo. ▀