

# Il frontale automobilistico a prua di nave, tra USA e Italia



Tra gli stili automobilistici succedutisi nel tempo, uno dei più importanti in termini di sviluppo e innovazione formale è senza dubbio il frontale a prua di nave proposto dalla Lincoln Motor Company – divisione di lusso della Ford – per la Zephyr V12 del 1936. In un periodo storico in cui l'automobile ad uso stradale continuava ad essere immaginata e realizzata con calandra piatta e parafanghi a onda, la Lincoln Zephyr suonò come una decisa frattura rispetto al gusto corrente.

I primi bozzetti per un'auto ancora tutta da costruire, ma che si voleva nuova e diversa, vennero realizzati da John Tjaarda (1897-1962). Quella forma primordiale rispondeva ad una configurazione meccanica del tutto particolare: il motore era infatti posto dietro l'asse delle ruote posteriori. Benché stimatissimo da Edsel Ford – figlio primogenito di Henry Ford e, di fatto, *general manager* della Lincoln – Tjaarda si era evidentemente spinto troppo in là, e il prototipo da lui realizzato presso la Briggs Manufacturing Company di Detroit risultò essere un prodotto troppo radicale, poco adatto al mercato americano [1]. Sarebbe stato il mercato tedesco a lanciare in orbita quell'inconfondibile forma a guscio, quando un profondo conoscitore della realtà fordista di Detroit, Ferdinand Porsche, progettò e, dal 1938, mise in produzione la Volkswagen Typ 1, più nota al pubblico italiano come "Maggiolino".

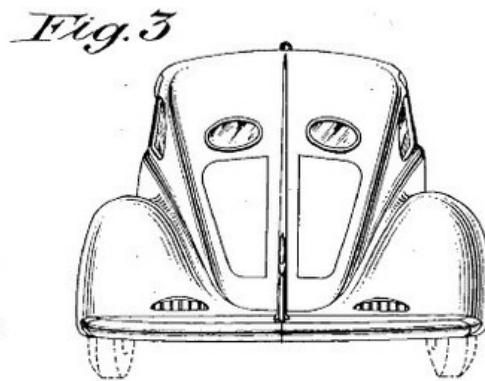
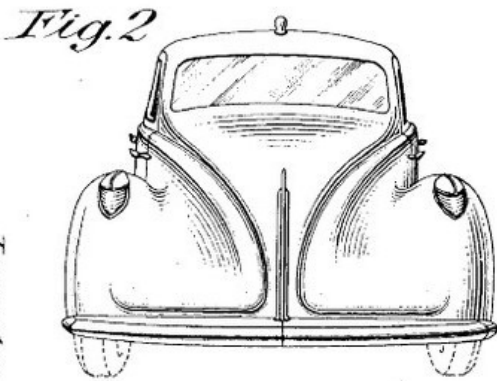
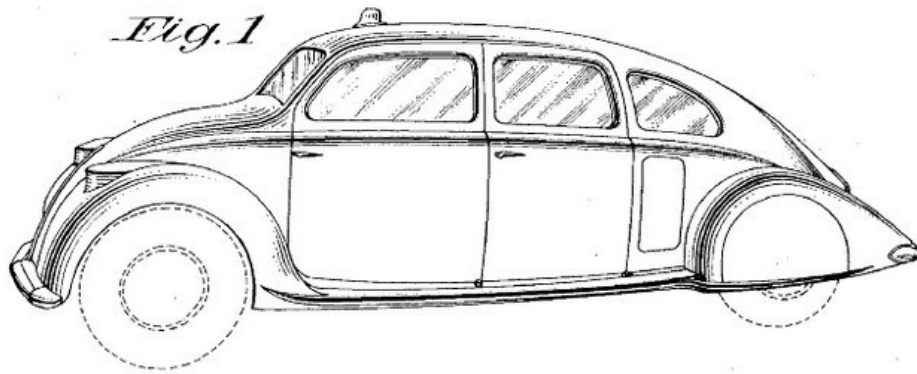
Jan. 22, 1935.

J. TJAARDA

AUTOMOBILE

Filed Nov. 1, 1933

Des. 94,396.

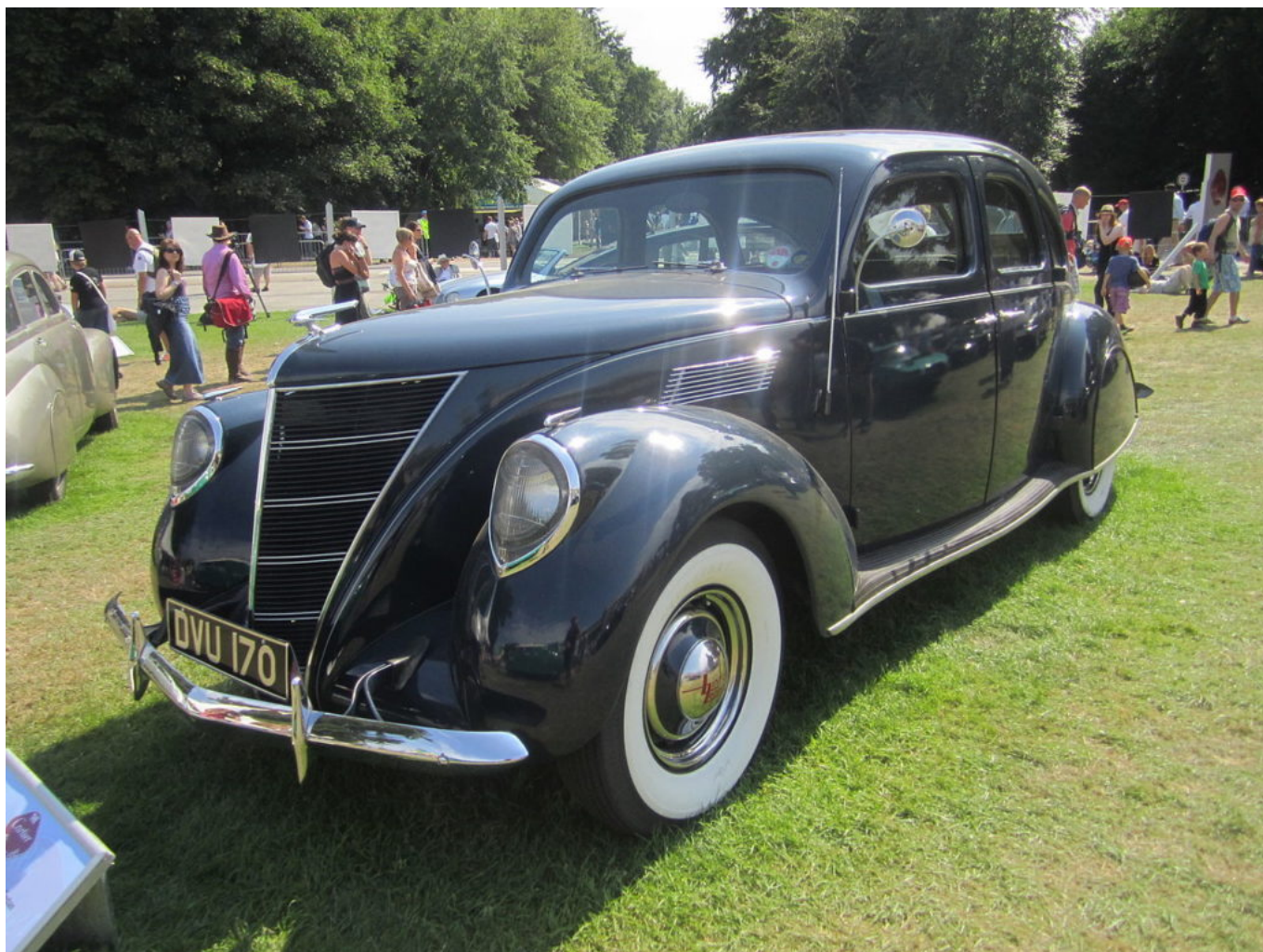


By *John Tjaarda*  
*John Tjaarda*  
*Attorneys*

John Tjaarda per conto di Briggs Manufacturing Company, brevetto di carrozzeria automobilistica, 1933 (immagine U.S. Patent Office).

A Tjaarda subentrò ben presto Eugene T. Gregorie (1908-2002), progettista nautico formatosi inizialmente presso i cantieri Elco Works, e convertitosi successivamente al settore automobilistico, prestando la propria opera presso l'industria carrozziere Brewster & Company. Dopo essere passato anche attraverso il dipartimento Art and Colour di General Motors, Gregorie venne poi assunto da Edsel Ford presso la Lincoln Motor Company. L'influenza nautica divenne ben presto visibile nei progetti da lui elaborati.

Sulle linee del progetto di Tjaarda, Gregorie ridisegnò il frontale, per riallocare il motore in configurazione anteriore. Il disegno prevedeva linee tali da ricordare la prua di una nave rovesciata. Da allora in poi, questa tipologia, completamente alternativa alla comune concezione della parte anteriore di un'automobile, prese il nome di frontale a prua di nave   .



Una Lincoln Zephyr V 12 del 1936 (foto Sicnag/Wikimedia Commons).

Nella prima versione, realizzata nel novembre 1935 e venduta come Model Year 1936, era prevista una griglia unitaria, dispiegantesi su tutto il fronte della prua di nave, con elementi cromati per far meglio risaltare le linee orizzontali. Nella seconda versione uscita nel 1938, la griglia unitaria venne sostituita da una griglia bipartita, tale da ricordare il movimento del mare e delle onde che si infrangono contro la prua, con un notevole senso di dinamismo statico. A tale proposito va notato che la Lincoln Zephyr, pur non essendo stata studiata in galleria del vento, come invece fu per la Chrysler Airflow del 1935, si presentava con un  $C_x$  – ossia il coefficiente aerodinamico – ben inferiore rispetto alla stessa Chrysler 3.

Quello della Zephyr risultò quindi essere un buon progetto, stilisticamente interessante e tecnicamente innovativo, e trovò largo spazio sul mercato, dove aveva come avversarie automobili parecchio ingombranti e stilisticamente ancora legate all'inizio del decennio. Un altro grande successo fu la versione *cabriolet*, denominata poi Continental. Originariamente realizzata per Edsel Ford, come prototipo da usarsi durante il soggiorno invernale in Florida, il successo e lo scalpore che accolsero questo modello furono tali



che, nell'ottobre del 1939, esso venne lanciato come Lincoln Zephyr-Continental, per essere poi semplicemente denominato, a partire dalla fine del 1940, Lincoln Continental. Ciò che fa la grandezza di questa vettura non è solo lo stile, che ne ha fatto un vero e proprio archetipo in campo automobilistico, ma anche il fatto che dal 1940 fino ad oggi, con gli opportuni aggiornamenti, la Continental è sempre rimasta in produzione, diventando una delle automobili più longeve, se non la più longeva in assoluto [4].



Una Lincoln Zephyr a due porte del 1938 ([www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)).

Le linee piacquero abbastanza da essere poi riproposte sulle automobili di altri mercati. La risposta più reattiva venne – sia pure su un piano artigianale, spesso caratterizzato da pezzi unici commissionati vuoi dall'industria produttrice del blocco motore e del telaio, vuoi dall'acquirente finale – dai carrozzieri italiani. Entro la fine del 1937, questi abilissimi maestri delle lamiere avevano già realizzato una decina di automobili diverse con frontale a prua di nave. Negli archivi storici si hanno testimonianze di vetture realizzate da carrozzieri di notorietà limitata, come Fissore, Balbo, Boneschi, Stabilimenti Farina, o da carrozzieri celebri come Pininfarina, Castagna, Bertone o Touring Milano. Per quanto riguarda quest'ultima azienda, va sottolineato che nel 1937 essa realizzò ben tre vetture con frontale a prua di nave: un *coupé* su meccanica Alfa Romeo 6c e due *cabriolet* su meccanica Fiat.

Tra queste ultime due auto, una presentava già un frontale a prua di nave con

griglia bipartita, elemento che poi riproposto anche sulla Zephyr M/Y 1938. La grande differenza tra la versione italiana e quella americana consisteva nell'andamento dei profili, che sulla Fiat Touring sono orizzontali, mentre risultano verticali sulla Zephyr. Inoltre la versione Touring presentava dei fari tondi esterni alla carrozzeria, elementi che nella Zephyr erano stati invece ben integrati nei parafanghi passaruota [5].



*Fiat Touring del 1937 in una foto d'epoca.*

Negli anni successivi, questo insieme di opzioni stilistiche divenne un vero e proprio standard, diffuso e riconoscibile. Ancora alla fine degli anni '40, infatti, le Alfa Romeo 6C presentavano il frontale a prua di nave con i fari integrati nei passaruota. Le contaminazioni tra stile automobilistico italiano e americano erano dunque già evidenti sin dagli anni precedenti la seconda guerra mondiale. Successivamente, anche altri carrozzieri seguirono le orme di Touring Milano, consolidando l'identità di quello che venne chiamato "stile transatlantico".

Questa definizione prendeva origine dall'unico mezzo di trasporto in servizio in quegli anni tra le due sponde dell'oceano, il transatlantico appunto: un antenato delle odierne navi da crociera, specificamente progettato per il trasporto di persone, garantendo il massimo della sicurezza e del comfort. Fu solo dal 1959, infatti, che le compagnie aeree resero disponibili al pubblico voli di linea intercontinentali, decretando così la fine dell'epopea della grandi navi passeggeri che avevano unito Europa e America.

□1□ M. Delorenzo, *Auto Leggendarie Americane*, Edizioni White Star, Novara 2013, pp. 106 - 107.

□2□ R. Ward, *Auto Review Book, Lincoln and Continental Album*, Zeteo Publishing, Monk Fryston 2020, p. 10.

□3□ C. Cheetham, *Vintage Cars*, Motorbooks International, St. Paul (Minnesota) 2004, pp. 132 - 134.

□4□ R. Ward, *Auto Review Book, Lincoln and Continental Album*, cit., p. 11.

□5□ L. Greggio, R. Newman, *Touring, Masterpieces of Style*, Giorgio Nada Editore, Vimodrone 2017, pp. 58 - 59.

*In alto: il prototipo Lincoln Continental Cabriolet progettato da Eugene T. Gregorie per Edsel Ford in una foto d'epoca (Courtesy Henry Ford Museum, Detroit). Sotto: Alfa Romeo Touring del 1937 in una foto d'epoca.*

