

QUARTO

*La storia di un uomo e della sua famiglia
si fonde con quella dell'automobile in un luogo
che celebra il suo lungo amore per le vetture da corsa
e per quelle sportive. È così che la moglie e i quattro
figli onorano la memoria di Gino Macaluso*



Testo Luca Delli Carri

Fotografie Marco Zamponi

COMANDAMENTO



“ONORA TUO PADRE E TUA MADRE,

affinché si prolunghino i tuoi giorni sulla terra che il Signore Dio tuo ti dà”. Il quarto Comandamento è l'unico che parla d'amore. Dell'amore dei padri per i figli, e poi dei figli per i padri. Un amore che diventa ricordo e non svanisce. Rendere pubblico il ricordo è un tentativo di interrompere il corso delle cose e tenere in vita ciò che è stato. Per questo è così bello quello che stanno facendo la moglie e i quattro figli di Gino Macaluso, che nel decimo anno dalla scomparsa del genitore, grande personaggio del mondo dell'orologeria e dell'automobile, gli hanno intitolato una fondazione ricca di significati. Oltre le auto meravigliose e la cura estrema di

ogni dettaglio, la cosa che più colpisce gli occhi stranieri che si posano sugli edifici, poi sulle vetture, infine sulle persone della Fondazione Gino Macaluso, è proprio questa: l'amore profondo che ha generato un tale progetto. Eppure, è l'unica cosa di cui i figli di Gino non parlano mai. Ma è la naturale ritrosia piemontese che impedisce di esternare il sentimento. Rendendolo, così, ancora più puro.

L'idea della Fondazione viene da Monica Mailander, moglie di Gino. “Dal punto di vista familiare, con la Fondazione ricordiamo Gino, ma la cosa bella è che in questo progetto c'è l'aggregazione di tutti noi, dei ragazzi, delle ragazze, mia”, racconta Monica. “Questo è molto bello perché ci coinvolge tutti in un progetto comune nel nome di Gino. Ha un valore straordinario per una famiglia. È una cosa su cui abbiamo ragionato a lungo, che è cresciuta con il lavoro che la famiglia stava facendo. Ha preso forma piano piano. È una cosa bella, come tutto quello creato da chi vuole fare cultura e non ha scopi commerciali. L'abbiamo fatta per rendere perenne questa cultura dell'auto storica, soprattutto nel mondo, perché la nostra vocazione è internazionale. Vogliamo fare conoscere la sto-



Alcuni scorci dello spazio riservato alle vetture granturismo: s'intravedono una Lamborghini Miura SV, una Ferrari 275 GTB e una Ferrari F40. Intorno e fuori dall'edificio della Fondazione c'è lo spazio per tenere in attività tutte le vetture

ria straordinaria che sono i rally e il Gran Turismo. Da anni facevamo un'attività culturale; ora, il fatto di divenire Fondazione ci consente di rapportarci con le istituzioni, con i musei. Tutti i progetti saranno internazionali, volti a promuovere l'auto italiana nel mondo. Mi piacerebbe che la Motor Valley, che ha un know-how straordinario, diventasse una Motor Country. Sarebbe bello che ci fosse un progetto nazionale che parte da Torino, passa per Milano e arriva in Emilia-Romagna. Noi siamo un Paese che ha molto da dire quando si parla di automobilismo e di corse”.

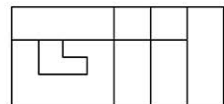
Ma cosa racconta la collezione di Gino

Macaluso? “Tutta la storia di Gino è incentrata attorno all'automobile. La sua carriera è stata nel mondo degli orologi, ma il rapporto con l'automobile è stato sempre vivo. Ha cominciato da giovanissimo, come pilota, poi ha ritrovato le sue auto. Ogni vettura è frutto di una lunghissima ricerca, perché lui cercava auto dai palmarès pazzeschi. Era una ricerca continua. Lui era l'uomo delle grandi sfide. Quando ha creato la squadra corse, per esempio, è arrivato secondo nel Mondiale dietro a Loeb per un soffio. Gli sportivi rimangono degli agonisti sempre. Lui voleva vincere, non partecipare, e metteva se stesso in ogni cosa che faceva, completamente. Lui non faceva niente per caso, o in modo distratto. Gli piacevano tutte le sue auto. L'ultima era sempre la preferita, finché non ne trovava un'altra. A me piacciono tutte, sarebbe imbarazzante dovere scegliere. Vedo la Ligier e impazzisco... Ma è come dire qual è il figlio preferito: non deve esistere il figlio preferito. La domenica andavamo a mangiare in trattoria con queste auto. La gente ci guardava incuriosita. Era un modo di viverle. Noi le macchine le abbiamo sempre vissute. Ecco perché trovo che l'officina sia il cuore pulsante della Fondazione: perché le auto non sono delle sculture espo-

ste, sono delle sculture in movimento. Gino detestava la parola collezionista. Ciò che faceva era parte di una ricerca che aveva dentro, non lo considerava un collezionare, ma ricomporre un pezzo di storia. Infatti, il senso della fondazione è anche quello di tenerle in movimento ed è per questo che a me piace particolarmente l'officina, perché mi dà l'idea di qualcosa che vive, dove c'è il vero savoir-faire di tutto. Per tenere in vita queste macchine ci vuole una competenza enorme. L'officina è il cuore pulsante della Fondazione”.

Sono i due figli maschi di Gino Macaluso, Stefano e Massimo, ad aprire le porte ad Autoitaliana. Le sorelle, Anna e Margherita, oggi non ci sono. L'edificio di cui parla Monica, l'officina, con attiguo ufficio dove ricevere i fornitori, è il più piccolo e l'ultimo costruito. I due fabbricati principali sono grandi capannoni, uno dirimpetto all'altro. Una famiglia di architetti (lo era Gino, lo è Stefano, lo è quasi diventato Massimo) ha saputo reinventare questo luogo della campagna astigiana e renderlo contemporaneo. Cemento armato a vista e alluminio nero. “Ci siamo ispirati agli hangar degli anni Venti e Trenta, forse più inglesi che italiani, con uno stile il più uniforme possibile per dare un'unità





architettonica a tutto questo, con un punto centrale che è questa specie di piazza", spiega Stefano.

"L'idea fondamentale era evitare l'effetto wunderkammer", puntualizza Massimo. "L'eccesso di colori, situazioni e oggetti avrebbe distolto l'attenzione dalle protagoniste principali, che sono le automobili. Il grigio fuori e il bianco all'interno li abbiamo scelti perché sono gli unici colori trasparenti e ci avrebbero consentito di creare le quinte scenografiche ideali. Un approccio quasi da galleria d'arte: abbiamo evitato tutto ciò che può distrarre l'occhio, fuori e dentro". Anche il logo della fondazione è molto grafico, stilizzato, come pure i numeri sugli edifici. "Due anni fa abbiamo avvertito il bisogno di restaurare questi edifici e occuparci delle automobili in modo più dinamico", dice Stefano. "Ecco l'idea di avere un'officina interna, che si occupi della meccanica delle vetture. Abbiamo un meccanico bravissimo, che era motorista all'Abarth negli anni Ottanta, epoca Gruppo B: Domenico Fasano. La Fondazione vuole trasmettere le idee di Gino Macaluso, di cui noi siamo gli eredi. Un messaggio legato all'automobile come fenomeno culturale del Ventesimo secolo, non soltanto come mezzo di trasporto. Noi lo trasmettiamo parlando di competizioni rallyistiche, perché è la passione di famiglia e perché i rally hanno rappresentato, all'inizio degli anni '70, una possibilità veramente democratica di correre: chiunque, anche con un'utilitaria, poteva correre. È un periodo che è durato solo un decennio, finché c'è stato ha generato una passione popolare molto forte. Ci piace portare l'auto alle nuove generazioni parlandone in una chiave diversa, presentandole come i capolavori del Novecento. Issigonis, Pininfarina, Bertone, Jano sono stati i nostri i nostri Michelangelo, Leonardo, Brunelleschi, capaci di fondere bellezza e funzione. C'è la necessità di trasmettere ai giovani le competenze legate alla meccanica e alla carrozzeria dell'automobile, i mestieri, il savoir-faire che ci con-

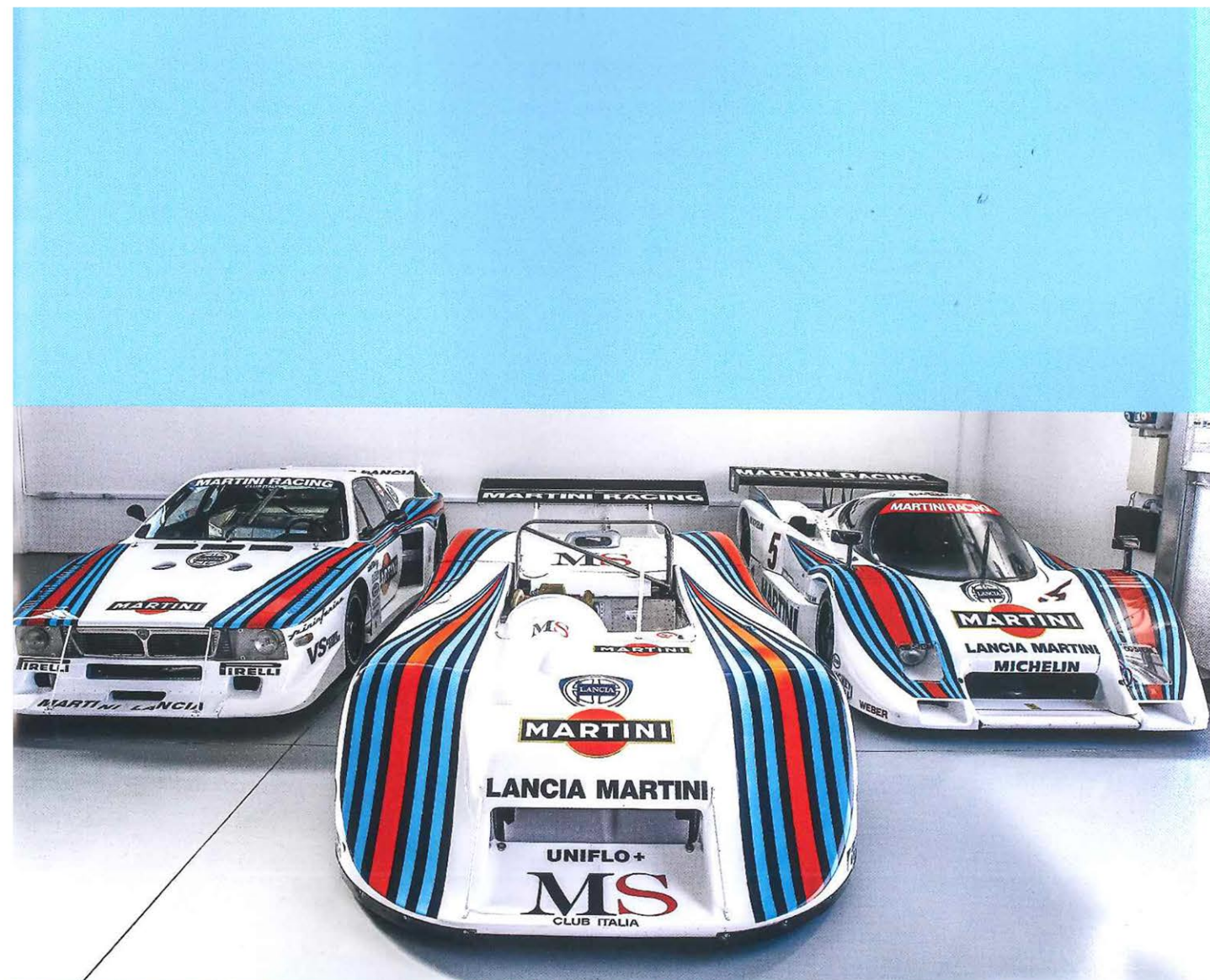
sentirà di mantenere in vita il patrimonio culturale della civiltà dell'automobile". Massimo: "Non è una cosa banale. Abbiamo appena assunto un giovane di 24 anni affinché ci sia un passaggio di consegne tra generazioni. Abbiamo fatto molta fatica a trovare una persona che avesse un minimo di competenza tecnica e subisse il fascino di queste auto, condizioni necessarie per poter affrontare un percorso del genere. La tecnologia sta creando nuovi mestieri, come l'ingegnere elettronico, l'ingegnere aerodinamico, ma stiamo perdendo l'uso delle mani, sta scomparendo la figura del meccanico a tutto tondo. Abarth in questo senso era una grande fucina di talenti, che non c'è più".

Varcando la soglia del primo capannone, il più grande, dedicato ai rally, si rimane a bocca aperta. In una scatola bianca, con la luce che filtra da ampi finestrini alla sommità delle pareti, non ci sono soltanto 28 automobili da corsa, ma c'è la storia dei rally dalla fine degli anni '50 all'inizio degli anni '90. È incredibile pensare a come una persona sola abbia potuto mettere assieme una tale collezione. Ma così era Gino Macaluso, un uomo che ha sempre lasciato a bocca aperta. Giovanissimo, comincia a correre nei rally, entra nella squadra corse Fiat e, come navigatore, vince prima il campionato europeo nel 1972 (124 Spider) con Raffaele Pinto e poi il campionato italiano nel 1974 con Maurizio Verini (124 Abarth). Una delusione lo fa abbandonare le competizioni ed entra nel mondo dell'orologeria, nel quale ha un successo tale da ritornare, da protagonista, nel suo vecchio ambiente. "Gino è uscito veramente dal mondo dell'auto tra la fine dei Settanta e la fine degli Ottanta", spiega Massimo. "Ma ha sempre mantenuto i legami con quel mondo e i suoi attori. Con Girard-Perregaux ha prodotto gli orologi per Ferrari dal 1994 al 2004. È stato un progetto fatto con Luca di Montezemolo, con il quale c'era un bel rapporto perché correvano assieme nei rally all'inizio degli anni '70. Luca correva con Rattazzi, con la 124. Facevano le stagioni assieme, erano diventati amici. Nel 1992, quando Montezemolo andò in Ferrari, iniziarono a parlare e nacque un co-branding grazie al quale Girard-Perregaux avrebbe prodotto orologi dedicati al mondo Ferrari. Un progetto bellissimo, che portò iniziative molto interessanti con i collezionisti. Poi cominciò a correre Stefano, con la 500, nei rally. Stefano è nato un anno e mezzo prima di me (nel 1975, ndr) ed è stato il primo di noi a correre. Papà si è accorto che in Abarth c'erano ancora i suoi meccanici, i suoi amici, come Ninni Russo, che per me è un

secondo padre. Da quel momento in poi è stato sempre più coinvolto nelle corse. Piero Ferrari lo volle nella commissione rally, poi divenne presidente della Csaì, poi entrò in Fia, grazie a Montezemolo. L'auto è sempre stata la sua grande passione. L'orologeria non è un ripiego, è stata la sua vita, la sua carriera, il suo modo di esprimersi, dal punto di vista imprenditoriale e del disegno, ma l'automobile è stata la sua vera, grande passione, anche perché lui avrebbe voluto fare il designer dell'automobile: era questo il suo sogno".

Stefano ha corso nei rally per quattro anni, partecipando anche al Rac con la Cinquecento. "L'ultimo periodo romantico dei rally, con cui con una macchina piccola potevi partecipare a un grande rally. Come facevano i gentleman driver una volta", dice orgoglioso. Poi è stato il turno di Massimo, che ha corso nel Mondiale Junior, quando Macaluso ha creato una squadra satellite per Fiat e spinto il progetto delle Punto Kit Car, arrivando a sfiorare il titolo nel 2001 con Andrea Dallavilla, giunto secondo dietro Sébastien Loeb, futuro vincitore di nove titoli iridati rally consecutivi. Una passione di famiglia, nata giorno dopo giorno. Massimo: "Facevamo molte gare di regolarità, all'epoca, e noi a otto anni già facevamo i navigatori di nostro padre. Oggi non si può più, l'età minima è 16 anni". Stefano: "A 12 anni mi ha legato come un salame al sedile della Fiat 131 Rally e siamo andati a fare da apripista buttandoci giù per le discese del Sanremo. Lui mi diceva: 'Chissà cosa ti ricorderai di questo papà che ti costringeva a fare queste cose'...". Ancora Massimo: "La domenica andavamo a mangiare in trattoria con la Lancia Delta HF Integrale evoluzione Safari". Tra l'altro, una delle poche Safari conservate, perché dopo che Juha Kankkunen la ribaltò, era il 1992, venne riportata in Italia e consegnata direttamente dall'Abarth a Macaluso non appena rimessa in condizioni di circolare.

E adesso le macchine. Straordinarie. "Per noi ogni singola auto è una vibrazione particolare", dice Stefano. "Abbiamo dei ricordi molto precisi legati a ognuna di esse". Sono tutte funzionanti, tranne la Renault 5 Turbo ex Ragnotti. "Qui c'è una sintesi della storia delle corse su strada", spiega Massimo. Le presentiamo in ordine cronologico e sono tutte macchine che hanno un palmarès o una storia da raccontare, tutte ex ufficiali. E tutte rappresentano il periodo in cui hanno vissuto". Si passa dalla Lancia Aurelia B20 GT alla Lancia Delta S4, dall'epoca delle granturismo alle Gruppo B, da quando i rally erano massacranti a



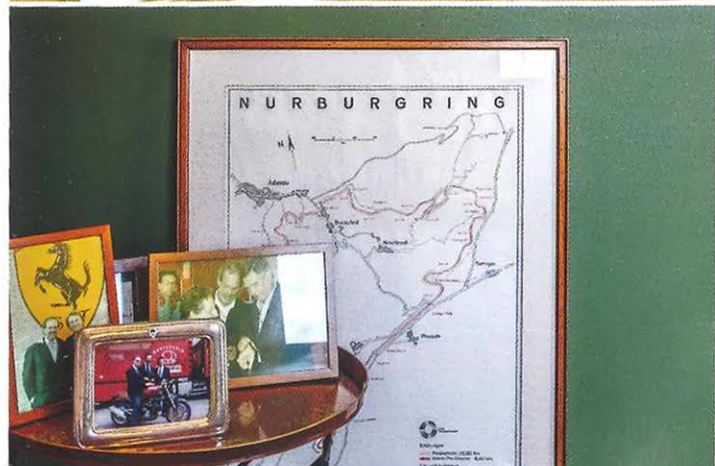
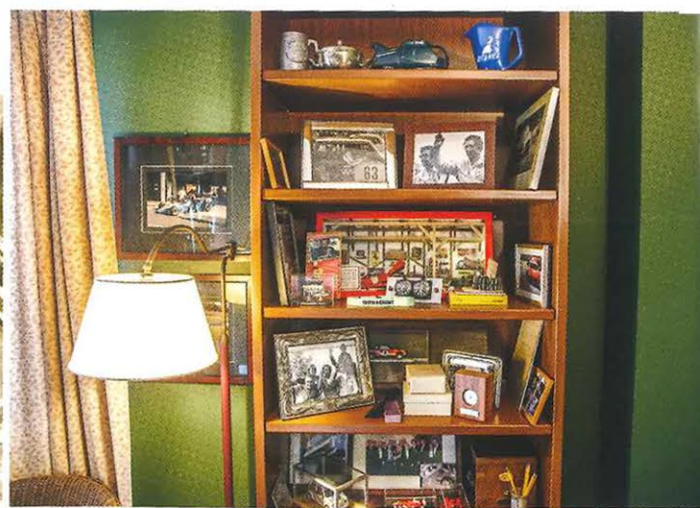
Tre Lancia da velocità in pista, tutte con la leggendaria livrea Martini Racing, che gareggiarono tra la fine degli anni '70 e la metà degli anni '80: da sinistra, la Beta Montecarlo Turbo Gruppo 5, la LC1 Gruppo 6 e la LC2 Gruppo C



quando si sono votati alla prestazione pura. C'è la Ford Cortina Lotus, voluta dalla Ford America per aumentare le vendite di questo modello in Europa: il modo più semplice era mettere sotto il cofano un motore Lotus di Formula 2 e chiedere a Jim Clark di correre. "Questa vinse il Rac del 1966, l'anno in cui la Ford conquistò la 24 Ore di Le Mans con la GT40", annota Massimo. C'è la Porsche 911 tangerine terza al Rac con Bjorn Waldegaard nel '71. E poi Mini Cooper, Fiat 131 Rally, 124 Spider (non quella con cui ha vinto Gino) e Abarth, Stratos, Audi Quattro, 037, Delta S4. Per chiudere, le tre Lancia Martini da pista che hanno furoreggiato tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli Ottanta: Beta Montecarlo Turbo, LC1 ed LC2. C'è anche una Formula 1, una Ligier-Cosworth con cui Jacques Laffitte ha vinto due Gran Premi nel 1979. È l'unica vettura che sembra non seguire il filo logico della collezione. Stefano: "Semplicemente gli piaceva e l'ha comprata. Per lui rappresentava le auto di Formula 1 della sua epoca". L'auto preferita di entrambi è la 037. "Perché è molto bella ed è molto facile da guidare ad alta velocità", dice Stefano. "È anche l'ultima due ruote motrici ad aver vinto un Mondiale Rally". Massi-

mo: "È la più bella esperienza di guida che puoi avere con la tua vita. Un'auto veloce e molto sincera".

Ma l'auto più importante della collezione è quella legata alla delusione provata da Macaluso. Ed è Stefano a raccontare "La Fiat X1/9 Prototipo è il nodo centrale della collezione. Appena dopo avere vinto il titolo italiano con Verini, la Fiat decise di affidargli il ruolo di capo progetto della nuova X1/9 Prototipo Abarth, che doveva essere l'anti Stratos. La Stratos è una macchina fantastica, ma era molto difficile da guidare, che vinceva solo se condotta da piloti mostruosi come Sandro Munari o Walter Röhrl. La X1/9 era molto più leggera e molto più facile, sembrava un kart. Si dimostra subito vincente, ma alla fine dell'anno il gruppo Fiat decide che la concorrenza interna fra i marchi Lancia e Fiat è da evitare e abbandona il progetto X1/9. La delusione per lui è stata così grande che ha abbandonato le corse e la Fiat e si è dedicato al mondo degli orologi. Poi, questa X1/9 ha avuto una sua vita autonoma, continuando a correre negli slalom con Augusto Cesari, che è stata la superstar della specialità, e nell'85 si è laureato campione



"Siamo molto conservativi, l'idea del restauro non ci piace molto", ammette Stefano (a sinistra). "Se la ruggine è buona, se fa percepire la storia, la lasciamo; se mette a rischio l'integrità della macchina, interveniamo". Nella pagina precedente, Gino Macaluso, mancato nell'ottobre 2010

italiano proprio a bordo di questa X1/9. Intanto, nell'87 mio padre si iscrive al Club Italia, invitato da Federico Ormezzano, ma non aveva macchine. Per puro caso, il figlio di un gioielliere, che era suo cliente, gli dice di avere trovato un'auto che forse gli sarebbe piaciuta: era di un imprenditore agricolo che aveva una bellissima Stratos, che non voleva vendere, e questa X1/9, che sul cofano aveva, appunto, un gigantesco pollo. Andai con lui a vederla, un sabato mattina. Aveva una carrozzeria diversa, ma sapevamo che un carrozziere possedeva ancora la versione originale e ciò avrebbe consentito di riportarla alla sua originalità. La X1/9 è

il cardine di tutta la storia, perché ha rappresentato la fine della sua avventura nel mondo delle corse e l'inizio della sua fase di appassionato e ricercatore di macchine particolari. È stata anche l'ultima macchina su cui ha corso: al Giro d'Italia, con Clay Regazzoni. Si ritirarono sul circuito di Casale Monferrato, dove viveva. Era destino".

Massimo: "Lui non aveva tenuto alcuna delle sue macchine. Non per raccontare una favola, ma mio padre da giovane non aveva un potere d'acquisto elevatissimo. Mio nonno ha fatto la guerra come sottufficiale della guardia di finanza, poi decise di cominciare una carriera da manager; il successo economico è venuto molto più tardi. A parte che fino agli anni '80 nessuno teneva le auto, sia perché non c'erano le possibilità sia perché non c'era ancora una cultura del collezionismo delle vetture storiche. Poi mio padre guidava le auto ufficiali, sarebbe stato complicato tenersele. Quando ha potuto, ha cercato prima le macchine con cui ha corso, poi le auto contro cui correva, poi quelle da sogno dei rally, poi è andato a cercare altre cose, ma sempre per puro piacere personale. Le auto della nostra collezione sono oggetti che adesso hanno un certo valore, ma lui le prendeva perché erano il massimo dello stile nel loro

momento storico. Andiamo dal 1964 al '94, trent'anni che sono stati l'apogeo del design nel motorsport".

L'altro edificio non è da meno: la storia delle granturismo condensata in una decina di modelli da urlo. Gino era del 1948, laureato nel '74: le sue icone rappresentavano il mondo delle Gran Turismo: Bentley Continental, Mercedes 300 SL, Aston Martin DB5, Bizzarrini 5300 GT (Stefano: "La macchina preferita di mio padre quando era adolescente"), Lamborghini Miura SV, Ferrari 275 GTB, F40, Testarossa (ancora Stefano: "Ma questa l'ho comprata io, feci una follia e la rilevai dal proprietario della Breitling, infatti è gialla, il colore ufficiale del marchio"), Fiat Barchetta Club Italia, Lancia Delta Integrale Club Italia, Dallara Stradale.

In uno specchio del fabbricato c'è un piccolo ufficio. Massimo: "Questo ufficio rappresenta il momento in cui lui ha cominciato a creare questo posto". Contrasta con tutto ciò che abbiamo appena visto. È pieno di ricordi, di foto, di oggetti. Domina un bel quadro di Michael Turner, che riproduce la sua vittoria all'Elba con Verini sulla 124 Abarth. E sarà anche un po' kitsch, ma benvenuti nel mondo di Gino Macaluso. ©