

Il 17 febbraio 2021 Giancarlo Guerra, il grande battilastra preferito da "Enzo Ferrari" ci ha lasciato. In Suo ricordo il Socio Brancolini Alberto, ci ha inviato l'articolo da Lui redatto, che La SFC Modena "ENZO FERRARI" ha il piacere di pubblicare.

Il Direttivo e i Soci, si unisco nel ricordo.

## Ci ha lasciato Giancarlo Guerra , il battilastra preferito di Enzo Ferrari

**Il 17 Febbraio 2021 ci ha lasciato Gian Carlo Guerra, prestigioso battilastra modenese al quale si deve la realizzazione fra gli anni 50 e 90 di vetture leggendarie del Cavallino Rampante , Stanguellini , Lamborghini .**

Classe 1931 , avrebbe tagliato il traguardo dei novant'anni fra pochi giorni .

Non appena terminate le scuole elementari iniziò ad apprendere un mestiere presso la carrozzeria di Onorio Campana , nella sua Modena, prima come garzone per poi prendere man mano confidenza con martelli , martelletti , mazzuoli e sacchi di sabbia , gli strumenti per



modellare le lamiere dell'automobile creandone le forme: gli strumenti del battilastra .

Oltre che sulle vetture da strada il giovane Guerra si cimentò anche su vetture da corsa con scocca in lamiera d'alluminio, soprattutto Stanguellini, marchio modenese molto attivo in diverse categorie dagli anni trenta.

**La gioventù in Scaglietti..** Nei primi anni cinquanta passò alla carrozzeria di Sergio Scaglietti sempre a Modena . La **Scaglietti**, che diventerà la Carrozzeria della Scuderia Ferrari era attiva dal dopoguerra e non si occupava ancora di vetture da corsa , l'anno della svolta è il 1953 quando il gentleman-driver Alberico Cacciri si rivolse alla carrozzeria modenese per la riparazione della sua Ferrari fortemente danneggiata in un incidente.

Scaglietti e i suoi ragazzi svolsero un lavoro superlativo , il cliente ne rimase entusiasta e non perdeva occasione per elogiare le loro qualità . Anche Ferrari stesso rimase favorevolmente colpito tanto da incontrare Scaglietti e intraprendere una collaborazione che di anno in anno diventò sempre più proficua , tanto che in pochi anni la carrozzeria modenese si trovò a lavorare in esclusiva per la Ferrari e non solo per ripristinare le vetture incidentate ma per la costruzione di nuovi prototipi.

**L' amicizia con il Drake** Qui Guerra trovò il terreno ideale per dare sfogo al proprio talento, dalle sue intuizioni e dalle sue mani nacquero automobili che diventeranno leggendarie come le Ferrari 500 Mondial , 250 Testa Rossa, 250 Spider California , 250 GTO , 275 GTB e successivamente Daytona e Dino Spider.

Non si avvaleva di disegni , configurava le sue idee modellando le forme con il fil di ferro , "al filoun " , in dialetto modenese ( lingua ufficiale della carrozzeria ). Con il suo carattere forte, non incline ai compromessi , con una discreta dose di ribellione agli schemi precostituiti Guerra instaurò un ottimo rapporto con Ferrari che considerava queste caratteristiche un valore aggiunto di chi costruisce auto da corsa. Non sono mancate situazioni di conflittualità ma la grande stima del Commendatore per "Carlein al rizulein" ,

così lo aveva soprannominato, spesso lasciava a Guerra l'ultima parola.

Nel 1969 la Ferrari venne ceduta per il 50% alla Fiat che di lì a poco acquisì anche la Scaglietti per farla diventare il reparto carrozzeria della Ferrari . L'ingerenza torinese portò cambiamenti strutturali e di metodologie professionali non tollerate da Giancarlo Guerra , tanto da indurlo a lasciare la Ferrari per approdare alla Lamborghini dove la variabile umana aveva ancora una forte valenza.

**Il “dopo” Ferrari.** A Santagata Bolognese non tardò a dimostrare tutto il suo talento e la sua intraprendenza dedicandosi con successo alla realizzazione del progetto della Countach , giudicato in un primo momento irrealizzabile da Nuccio Bertone . Rimase alla Lamborghini sino alla fine degli anni ottanta , al raggiungimento della pensione ma di deporre martelli e mazzuoli non se ne parlò proprio. Claudio Zampolli lo coinvolse nell'avveniristico progetto di una potente SuperCar con motore a sedici cilindri disegnata da Marcello Gandini: la CZM . Guerra non si tirò indietro e assunse l'incarico di responsabile della carrozzeria in un contesto prettamente artigianale , la scocca era realizzata completamente a mano . La complessità della meccanica e i costi elevati di produzione permisero la realizzazione di soli 14 esemplari . Nonostante la chiusura dei battenti della CIZETA Guerra ha continuato a modellare le lamiere in alluminio restaurando le Gran Turismo del passato sino all'età di ottant'anni ..

Giancarlo Guerra era una persona semplice e schietta che amava enormemente il suo lavoro e lo ha trasmesso con orgoglio a chi ha lavorato al suo fianco contribuendo a creare nella sua Modena un mito mondiale : La Motor Valley ( Alberto Brancolini)