

 In onore di una grande famiglia di sportivi

IL MUSEO ABBATE



di Giovanni Panella

Uno dei musei aziendali più originali del nostro paese, situato in provincia di Como, permette di ripercorrere la lunga storia degli Abbate, una famiglia che ha segnato profondamente le vicende della motonautica italiana.

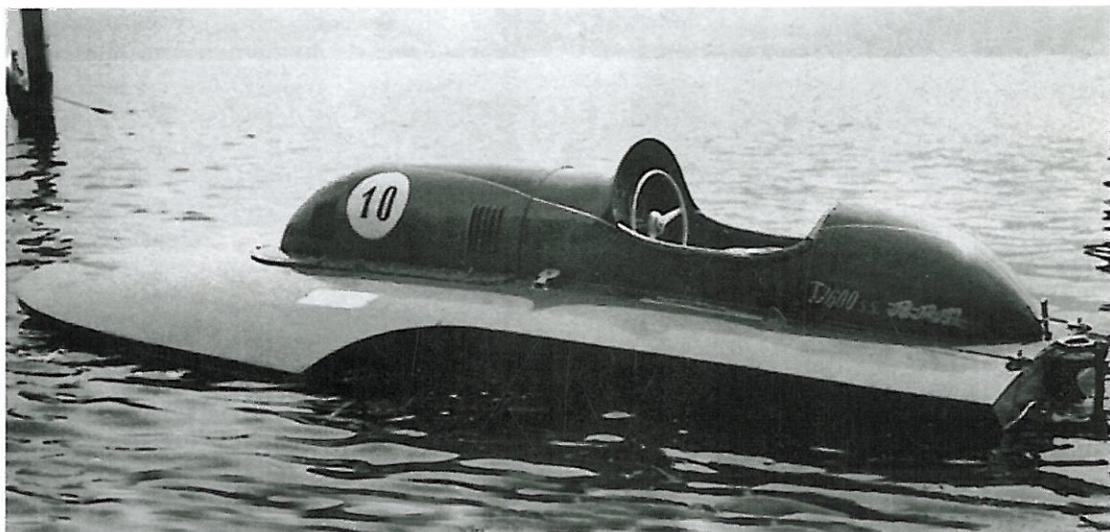
Le ragioni che portano a ripercorrere l'opera di Bruno Abbate, scomparso nell'estate del 2008, sono davvero tante: non si tratta solo delle barche prodotte dal suo cantiere, ma dallo spazio che questo ha saputo conquistarsi nel corso di più di mezzo secolo di evoluzione della motonautica italiana. Quella di Bruno non è una storia qualsiasi: è densa di eventi, di risultati sportivi, di idee e di intuizioni produttive. Ma è anche la storia di una famiglia di artigiani del legno, una vicenda che si può far iniziare nel 1873 con Giuseppe Abbate, che in quell'anno si mise a costruire

piccole imbarcazioni a Tremezzo, sul lago di Como. Nato nel 1913, Guido Abbate proseguì la tradizione di famiglia, mettendo in cantiere barche per pescatori, piccole vele e "inglesine", le tipiche imbarcazioni a remi del lago. Si trattava però di un'attività che, per un carattere pieno di iniziativa come il suo, non lo soddisfaceva del tutto. Finita la guerra, Guido seppe quindi mettere a profitto l'esperienza militare: il servizio svolto in Aeronautica lo aveva messo in contatto con la tecnologia motoristica più raffinata e avanzata del tempo. Nasce così la collaborazione con il tecnico Giovanardi della BPM

e con l'ing. Alfieri, con i quali nel 1947 ottiene le affermazioni del Pamblo, primo scafo dotato di elica di superficie. Con i motori BPM si raccoglieranno negli anni seguenti molti allori nelle competizioni con i "tre punti", il cui primo esemplare nasce da un rilievo fatto all'aeroporto di Linate su uno scafo americano. Gli sviluppi della tecnica motoristica vedranno poi, come logica conseguenza, la collaborazione con firme di prestigio come l'Alfa Romeo e la Ferrari. Nelle realizzazioni di quegli anni si avverte, accanto ai traguardi raggiunti nelle prestazioni, una notevole maestria nel

Qui a fianco, un "tre punti", il cui progetto fu ispirato da uno scafo americano visto all'aeroporto di Linate.

Sotto, il Pamblo, del 1946, primo scafo dotato di elica di superficie, che nell'anno successivo ottenne importanti affermazioni. In basso, a sinistra, Guido Abbate a bordo di un Ribot, vincitore della Centomiglia e, a destra, con la signora Paola, sua moglie, e il giovanissimo figlio Bruno, dopo la terza vittoria alla Centomiglia. In apertura, il Primatist-Maserati che nel 1996, con Guido Cappellini si è aggiudicato il record di velocità sul chilometro lanciato classe 5.000 cc alla media di 216,703 km/ora.



disegno delle linee degli scafi e nella qualità delle rifiniture. In quel periodo Guido Abbate realizza quindi motoscafi da turismo di grande successo, come i Ribot che si affermeranno nella Centomiglia e i Villa d'Este, a cui seguiranno le versioni Special e Super, i California. A cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta, questi modelli raggiungeranno una tale fama, da farli adottare da personaggi come Brigitte Bardot e Roger Vadim. La vicenda sportiva di Guido può essere sintetizzata in un'immagine emblematica: una foto in bianco e nero lo ritrae, raggianate, con la moglie Paola e il figlioletto Bruno subito dopo aver conquistato la terza vittoria nelle Centomiglia. Diventato adulto, anche Bruno si cimenterà con la velocità sull'acqua: nel 1974 è primo assoluto ai Campionati europei categoria S5.000. Agli





Dopo aver preso parte a gare offshore in classe 2 e 4 litri con un Primatist 23', nel 1986 Bruno Abbate passa alla classe 1, con Pinot di Pinot, classificandosi al secondo posto del campionato europeo. Nel 1987 continua l'exaltation: campione d'Italia, d'Europa e del Mediterraneo con il Gancia dei Gancia.

E LA STORIA CONTINUA...

Quattro chiacchiere con Marco Abbate

Suo padre Bruno ha avuto una carriera sportiva lunga ed esaltante: tra le sue tante vittorie, di quale era particolarmente orgoglioso?

Forse quella ottenuta nel 1987 al Campionato Italiano, con uno scafo trimotorico diesel. Ma al di là delle affermazioni sportive, Bruno era orgoglioso soprattutto di essere un Abbate, di appartenere a una famiglia che di motoscafi si occupava da generazioni, dal tempo del nonno. D'altra parte, il nostro museo raccoglie parecchia di questa storia, visto che conserva molti scafi importanti, a partire dal 1946.

Cosa mi può dire a proposito del vostro museo?

La prima indicazione che posso dare è quella di visitarlo, in modo da toccare con mano la qualità di quanto è esposto. Il museo è nato nel 1991 per volontà di mio padre, che si rendeva conto che bisognava conservare degli scafi che hanno fatto la storia della motonautica e che rappresentavano delle realizzazioni di altissimo livello. Il museo è stato battezzato col nome di Guido Abbate, ma è stato poi intitolato anche al primogenito di Bruno, Guidino, scomparso prematuramente dopo essersi affermato anche lui nel mondo della motonautica. Altri scafi importanti,



Qui sopra, Bruno Abbate ai comandi di uno dei modelli della casa. Sotto, Luisa, il "tre punti" di Guido Abbate, motorizzato con un motore derivato dall'Alfetta di Fangio, con cui Mario Verga nel 1952 stabilì il record per imbarcazioni da 800 chilogrammi all'incredibile velocità di 226,19 km/h. Nella pagina accanto, il Primatist 23' del 1978, il primo modello realizzato dal cantiere dopo il cambiamento della ragione sociale.

che fanno parte della nostra storia, sono conservati presso il "Museo della Barca Lariana" di Pianello Lario. Purtroppo quella struttura è chiusa da molti anni e speriamo tutti che possa riaprire. In caso contrario, vorremmo



ritornare in possesso dei nostri scafi, tra cui c'è il Laura I, il classe 800 kg con cui Guido Abbate nel 1952 e nel 1953 ha stabilito il record mondiale di velocità.

Cosa pensava che avesse realizzato il cantiere, per quanto riguarda l'evoluzione della tecnologia?

Mio padre teneva molto al fatto di aver sviluppato dei concetti legati alla sicurezza dell'abitacolo in collaborazione con il professor Antonio Dal Monte. Mentre nell'automobilismo queste problematiche sono emerse ben prima, per molti anni nel mondo della motonautica si è fatta poca attenzione all'incolumità del pilota. Si andava in gara così come si era sempre fatto, con un approccio di tipo romantico nei confronti del pericolo. Nella motonautica i piloti erano dei viscerali: dei "piloti con il caschetto di pelle" che si buttavano

senza pensarci in gare molto rischiose. Per quanto riguarda i nostri primati tecnologici, mi limiterò a ricordare le prime applicazioni alle eliche di superficie e il fatto che già negli anni '40 dei nostri mezzi, con una motorizzazione limitata a 80 cavalli, avevano raggiunto gli 80 km all'ora. Aveva fatto la guerra in aviazione e aveva potuto vivere in prima persona gli enormi sviluppi della motoristica per aerei che si erano avuti durante il conflitto, con una moltiplicazione dei cavalli a parità di peso. Quando è ritornato a casa si è occupato di marinizzare la meccanica spinta dei motori



calabria



aeronautici Alfa Romeo. Nel 1952 Guido ha stabilito il record dei tre punti da 800 chilometri con 226,19 km/h, con Mario Verga alla guida e un motore derivato dall'Alfetta di Fangio. E' una storia che continua ancor oggi perché il mercato ci apprezza sempre per l'eccellenza tecnologica: abbiamo quella che si potrebbe definire una "clientela tecnica", composta da appassionati che con un modello come il 41 piedi fanno anche 1.000 ore in tre anni.

Quale modello di motoscafo da diporto suo padre ricordava più facilmente?

Se questa domanda l'avesse posta direttamente a lui, mio padre le avrebbe sicuramente risposto: "Quello che dobbiamo ancora realizzare", a dimostrazione del suo dinamismo. Sicuramente però, tutti i modelli prodotti dal nonno Guido, dal 231 del Dott. Siviero ai Golden di Rusconi e Clerici. Bisogna aggiungere che le nostre barche di quegli anni ti danno delle sensazioni che con le altre non provi: quando le porti sull'onda ti capita, letteralmente di "immedesimarti nell'assetto". In quei momenti provi una sensazione di

stupore e, insieme, di rispetto nei confronti dei progettisti e dei costruttori di quel tempo, capaci di ottenere dei risultati straordinari con mezzi modesti. Ma evidentemente avevano delle conoscenze tecniche più profonde di quelle di oggi: allora se solo sbagliavi un allineamento, un'angolazione non c'era nulla da fare, la barca non andava. Oggi per il progettista la tecnologia risolve moltissimi problemi: allora era tutto più difficile ma le barche di allora erano enormemente più belle.

Qual è la differenza tra i cantieri di oggi e quelli dei tempi di suo nonno?

Allora erano dei veri costruttori, che facevano tutto in casa, anche le fusioni per le parti metalliche. Erano sempre in grado di "fare da sé" in tutti i settori produttivi: è la prova che disponevano di maestranze di una industrialità e di una competenza eccezionale, mentre oggi molti cantieri stanno diventando dei semplici assemblatori. Devo aggiungere che nessuno parla più di mio nonno Guido e sembra quasi che i grandi progettisti di motoscafi, in Italia, siano nati con Sonny Levi. In realtà c'è stata una generazione precedente

inizi degli anni Ottanta, Bruno Abbate partecipa a gare offshore in classe 2 e 4 litri con un Primatist 23', ottenendo eccellenti risultati. Nel 1986 passa alla classe 1, con Pinot di Pinot, classificandosi al secondo posto del campionato europeo; nel 1987 è campione d'Italia, d'Europa e del Mediterraneo con il Gancia dei Gancia. Ma per lui l'agonismo delle gare offshore non era qualcosa di gratuito, separato dalla vita reale: "ho sempre pensato - diceva - che il rischio della velocità in corsa andasse vissuto in prima persona, con la consapevolezza che dalle corse dovesse derivare un prodotto particolare, veloce, sicuro e affidabile per la clientela. Un prodotto, in altre parole, che eliminasse proprio quel rischio che per ovvi motivi io ho sempre dovuto correre nelle gare di offshore, sul mare". Bruno voleva

di notevolissimo livello tecnico e progettuale ed è stata quella che ha permesso gli exploit del dopoguerra. Ma questi personaggi hanno lasciato poco di scritto e quindi sono stati pressoché dimenticati.

Quando nasce la vostra produzione orientata al diporto, con il marchio Primatist ?

Alla fine degli anni '70, nel 1978. Era un periodo di crisi petrolifera e di forte inflazione, i mercati erano diventati molto difficili e ci siamo accorti che in qualche caso i nostri prodotti venivano apprezzati da una clientela del tutto particolare. Non era certo un settore di acquirenti su cui fare affidamento. Abbiamo quindi deciso di entrare nel mercato con un nuovo marchio, Primatist appunto, con una gamma che ha visto il lancio del 23 piedi color rosso, un modello che esiste ancora. E' stato un momento di svolta della nostra azienda che sottolineo volentieri anche perché quei mesi coincidono con la data della mia nascita: insomma, io e la Primatist siamo coetanei.

A poco tempo dalla sua scomparsa, come ricorda la figura di suo padre?

Se dovessi definirlo in due parole, direi che Bruno Abbate possedeva una straordinaria vitalità: era la vita allo stato solido. E poi amava senza limiti, direi "spudoratamente" il suo lavoro, perché la motonautica era davvero tutta la sua vita. Ma d'altra parte è così per tutta la nostra famiglia, anche se fisicamente viviamo in mezzo alle montagne non siamo tra quelli che vanno in montagna: alla televisione seguiamo i canali di motonautica e leggiamo solo riviste di nautica. Vista la passione che lo animava nel lavoro, si capisce perché Bruno affermasse: "quando voglio disegnare una nuova barca, mi basta chiudere gli occhi e la vedo già andare".



La produzione attuale del cantiere si caratterizza per le linee slanciate e aggressive, chiaramente tratte dai modelli dedicati alle competizioni: G46 con diverse livree cromatiche, sopra, e G53. Nella pagina accanto, in alto, primo piano del volante di un Golden del 1971 e, sotto, il cruscotto del Pamblo, campione italiano nel 1947, di chiara foggia automobilistica.



sottolineare il fatto che ormai da decenni era possibile raggiungere velocità notevoli sul mare, ma al prezzo di continui guasti e fermate, mentre era stata proprio l'attività agonistica quella che aveva sviluppato l'affidabilità degli scafi. "Oggi - concludeva - si può tranquillamente andare da Rapallo a Porto Cervo, in Sardegna, a quaranta nodi di media. E si può tornare indietro senza patemi, immediatamente dopo essere arrivati. Tutto questo senza essere piloti offshore". In queste parole sta tutta la filosofia degli Abbate, che vedevano l'agonismo come un elemento che consentiva di migliorare le prestazioni della produzione di serie.

Per il cantiere, gli anni Settanta rappresentarono un momento di svolta, perché bisognava trovare una risposta alla sfida che allora veniva posta da un nuovo materiale: la vetroresina. Non si trattava semplicemente di adottare un materiale meno nobile delle essenze pregiate che fino ad allora avevano rappresentato l'orgoglio dei costruttori, ma occorreva ripensare completamente il "modo di costruire" i nuovi scafi, creando dei modelli che traessero vantaggio dal mutamento della tecnologia. L'adozione della vetroresina presentava quindi aspetti complessi e difficili, tanto che portò alla scomparsa di molti cantieri di grande tradizione. La sfida fu affrontata da Bruno con determinazione: nel 1978 fu cambiato il nome del cantiere, che divenne Primatist. Nello stesso anno venne presentato al Salone di Genova un modello di motoscafo dal forte contenuto innovativo: il Primatist 23', che ottenne immediatamente un notevole successo, con più di 500 esemplari venduti e che negli anni seguenti rappresentò il capostipite di una famiglia numerosa e fortunata. In quegli anni Bruno verificò che le diverse esperienze che aveva maturato nel corso della sua vita e cioè quelle di sportivo, di progettista e di costruttore, nel loro insieme costituivano un elemento vincente per imporsi sul mercato. Bisogna aggiungere che nella sua attività Bruno disponeva di un altro asso nella manica: un carattere aperto e positivo, capace di sviluppare con naturalezza intorno a sé e alle sue barche un ampio movimento di simpatia, che coinvolgeva volti noti della musica, dello spettacolo, dell'industria.

L'affermazione sul mercato della motonautica ebbe naturalmente ripercussioni sulla struttura produttiva, tanto che nel 1982 fu completato l'ampio e razionale cantiere di Grandola ed Uniti. Nel corso degli anni da qui uscirono diverse serie di motoscafi di successo e, a partire dal 1995, la serie G, caratterizzata da elementi che fecero discutere

ma che poi vennero adottati da tutti: poppe aperte e garage con i tender a scomparsa. Non bisogna infine dimenticare la linea AeroTop e gli ultimi modelli di scafi, realizzati con il contributo del design di Pininfarina.

E' del 2007 un'altra tappa importante nella storia della Primatist: viene inaugurato lo stabilimento di Arbatax, in una posizione strategica nel Mediterraneo, che si affianca al "Primatist Costa Smeralda Center" di Olbia, che offre alla clientela un servizio di assistenza, rimessaggio e refitting. Con l'entrata in servizio della struttura di Arbatax la superficie coperta dei cantieri Primatist raggiunge ormai i 20.000 metri quadri. In termini di immagine, è stato poi particolarmente importante il traguardo raggiunto nel 2008, quando a Dubai una delle imponenti "torri a tema" di un avveniristico complesso edilizio sul mare, realizzata nell'ambito del progetto Marine Legend, è stata dedicata proprio a "Primatist by Bruno Abbate", dimostrazione di quanto il marchio sia conosciuto anche al di fuori dei confini nazionali.

Il valore della memoria

Una storia così lunga e così piena di avvenimenti come quella della famiglia Abbate si è stratificata nel corso del tempo, lasciando dietro di sé un vero patrimonio di reperti: scafi, motori, disegni, ricordi. Per la Primatist, il valore aggiunto che oggi rappresenta questa memoria si può misurare in tanti particolari: tra questi, il fatto che proprio nel 2008 l' "European Maritime Heritage" cita tra le realizzazioni di notevole valore storico il restauro di un Villa d'Este del 1966, che è stato effettuato da un cantiere di Lowestoft (Gran Bretagna). O, ancora, che il Museo della Barca Lariana di Pianello Lario conservi un'intera sezione di scafi e di motori che celebrano l'epopea sportiva del cantiere. Ma Bruno Abbate era così consapevole del valore e dell'importanza della memoria da aver voluto disporre di qualcosa di più, di un vero museo: il Museo Guido Abbate che è stato allestito all'interno del cantiere di Grandola ed Uniti. Qui, anche il percorso espositivo è originale: invece di essere ricavato in un'apposita struttura, si trova al piano superiore di un grande capannone, gremito più in basso di parti di ricambio, di elementi dei modelli in produzione e di scafi finiti, pronti per la spedizione. In tal modo si è voluto sottolineare che non si tratta di un museo concluso, definito una volta per tutte e formato da oggetti esposti a prender polvere, ma che è qualcosa di vivo, nel quale non vi è alcuna discontinuità con l'attività produttiva. Al visitatore si suggerisce, insomma, l'idea di



Il Museo Nautico Guido e Guidino Abbate si trova nella zona industriale di Grandola ed Uniti, sulla strada statale tra Menaggio e Portezza (CO). Le visite, gratuite, avvengono solo su prenotazione con orario dalle 8 alle 12.30 e dalle 13.30 alle 18.30; tel. 0344-31581; fax 0344.31035; sito web www.primatist.it; e-mail primatist@primatist.it



un museo dinamico e in espansione, che prevede degli spazi per futuri arricchimenti. Gli scafi che vi sono conservati in ottime condizioni sono una ventina, a cominciare proprio dal Pamblo del 1946. Tra quelli che attraggono subito l'attenzione spicca un modello di Golden che è stato recuperato nel 2006 in Puglia, quando era ridotto a un relitto ed è stato poi perfettamente restaurato dai Glisenti di Como. E' un esemplare unico, perché invece di essere verniciato in oro era di color rosso e per restaurarlo hanno fatto delle ricerche per individuare l'esatto Ral di quella tonalità. La serie dei motoscafi comprende, tra gli altri, due esemplari di Villa d'Este del 1962, il Galeotto del 1955, il Picchio del 1958, uno splendido Piuma, modello Eden

Rock anch'esso del 1962 e il piccolo Fram del 1955. Tra gli scafi di dimensioni più contenute si notano due fuoribordo di color rosso acceso, che erano stati realizzati per la scuola di Alta Velocità dell'Accademia Navale di Livorno. Vi sono poi diversi motori perfettamente restaurati, tanto da apparire nuovi: tra questi si notano tre imponenti Isotta Fraschini da 900 cavalli del Pinot de Pinot e due Seatek da 725 cavalli. In un angolo, a chiudere l'esposizione, sta un logoro tavolo da lavoro: è di un modello antico, utilizzato alla fine dell'Ottocento dal cantiere Abbate; messo qui, suggerisce l'idea che lo sviluppo tecnologico non si improvvisa, ma si sviluppa solo partendo da una solida tradizione artigianale. 