

Die Erinnerungen seiner Tochter: Franco Scaglione -

Giovanna, die einzige Nachfahrin, zeichnet die Ereignisse nach, die die Geschichte ihres Vaters in dramatischer Weise aufzeigen: von seinem angeblichen Tod über die Täuschung durch die Intermeccanica bis hin zum quälenden Verhältnis mit Bertone.

Man suchte ihn einige Zeit lang, verlangte auch Auskünfte bei der Einwohnerkontrolle in Turin, ohne jegliche Spuren zu finden und schlussendlich gab man auf: "Er muss tot sein", wurde vermutet. Und so stand auf dem Katalog zur Ausstellung der drei Alfa Romeo Bat von 1992: Autor „Franco Scaglione, 1916-1988“. Wie es eben selbsternannten Historikern passieren kann...

Freiwilliges Exil

Es hat schon den Scharfsinn von Maurizio Tabucchi gebraucht, Journalist und Automobilhistoriker, insbesondere bezogen auf die Marke Alfa Romeo, um im Sommer 1992 zu entdecken, dass Franco Scaglione in Tat und Wahrheit gar nicht verstorben war. Der Zufall wollte es nämlich, dass die Versammlungsteilnehmer nach einem Treffen über historische Autos in Suvereto (Provinz Livorno) haltmachten. Als der lokale Fotograf sah, wie Tabucchi auf der Piazza einen Giulietta Sprint betrachtete, liess er sich zu einer Indiskretion hinreissen: „Wussten Sie das - dieses Auto hat der Mann dort drüben entworfen“, sagte er zu Tabucchi und zeigte auf einen älteren Mann im Unterhemd, der an einem Fenster des gegenüberliegenden Palazzos zu erkennen war. Tabucchi, der wie alle an jener Ausstellung der Bat (1992!) vom Verschwinden von Scaglione erfahren hatte, nickte zustimmend, wie man das so macht, wenn man zu Unbekannten nett sein möchte. Aber als gewissenhafter Historiker wollte er jegliche Zweifel ausräumen und den Hinweis überprüfen. Er versuchte, sich seine Überraschung vorzustellen, sollte er feststellen, dass an der Hausglocke der Name Scaglione stand. Ein Namensvetter vielleicht? Nein, er war es tatsächlich. Und so kehrte Franco Scaglione ins Leben zurück.



„Nach meiner Heirat waren meine Eltern 1981 von Turin nach Suvereto umgezogen“, erinnert sich Tochter Giovanna, die heute in Piombino lebt. „Und wer ihn suchte, wusste wahrscheinlich nicht, dass sein richtiger Name Francesco Vittorio war. Mein Papa war jedoch schon seit 1973 von allen vergessen, nachdem Frank Reisner, Inhaber der Firma Intermeccanica, die eine kleine Serie von Autos, entworfen von meinem Vater, hätte produzieren sollen, mit dem eigens für das Projekt bestimmten Geld verschwand. Inbegriffen die 170 Mio. Lire, die ihm Papa geliehen hatte - es waren seine gesamten Ersparnisse. Reisner wollte sein Unternehmen ausbauen und hatte dafür auch einen Bankkredit erhalten. Alles schien glaubwürdig. Stattdessen ...“



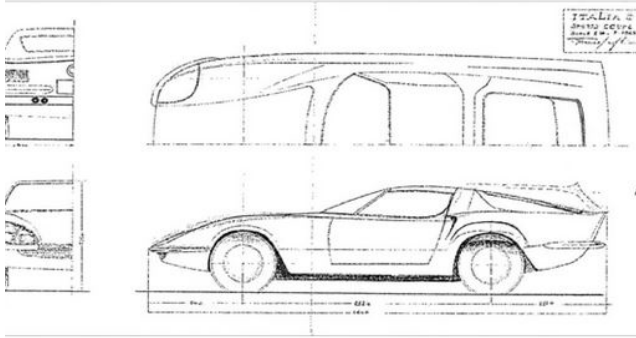
Giovanna war damals alt genug um den Sachverhalt zu verstehen und sich zu merken. „Alles geschah über Nacht“, erklärt sie. „Reisner wurde in der Fabrik erwartet, vergeblich. Und da er am Telefon nicht antwortete, dachte man, es sei ihm etwas zugestossen. Man suchte ihn in seiner Villa auf dem Hügel, aber diese war verlassen. Ungläubig standen sie da und brauchten einige Stunden um zu verstehen, was geschehen war. Seit diesem Tag konnte sich mein Vater nicht mehr erholen. Und nach der Enttäuschung, sich ahnungslos einer Person anvertraut zu haben, die er seit zehn Jahren kannte und als Familienmitglied betrachtete, zog er sich in sich selbst zurück und wandte sich für immer ab von dieser Welt“.

Nach dem Scheitern der Firma Intermeccanica (für die Scaglione den Apollo GT, den Griffith 600, den Torino, den Italia, den Murena 429 GT, den Italia IMX und den Indra entworfen hatte) erhielt er von Fiat den Auftrag, einen innovativen Pullman zu projektieren. Aber nach einigen Monaten wies er die Einladung wegen offenkundigen Mangels an Inspiration zurück. „Mitanzusehen, dass er sich nicht mehr konzentrieren konnte, das war für ihn eine zweite Enttäuschung“, erinnert sich Giovanna. „Er entschloss sich zu verschwinden und nach Suvereto zu flüchten, wo niemand ausser dem Fotografen von sei-

Giovanna Scaglione (Foto oben)

Franco Scaglione (rechts) neben Frank Reisner, der ihn um Hab und Gut gebracht hat und letztlich verantwortlich für den persönlichen Absturz von Scaglione ist (Foto links)

der Mann, der zweimal lebte



nem früheren Leben wusste. Er erteilte Gymnasiasten Nachhilfe in Mathematik und las Zeitungen, Bücher und Zeitschriften. Er war eine kultivierte Person, sprach fehlerfrei englisch, spanisch, französisch und deutsch und kam auch mit dem Altgriechischen zurecht, das er am humanistischen Gymnasium gelernt hatte“.

Geboren in Florenz als Sohn eines kalabresischen Vaters und einer Mutter aus der Emilia-Romagna entstammte Franco Scaglione einer adligen Familie: Er war Conte (Graf) di Martirano, San Nicola und Motta Filocastro, Örtlichkeiten in der Provinz Cosenza und der Provinz Reggio Calabria. „Bis zum üblen Vorfall mit der Intermeccanica waren wir eine wohlhabende Familie, mein Vater verdiente gut“, sagt Giovanna. „Bedenken Sie, dass er 10 Mio. Lire verlangte, als Alfa Romeo ihn beauftragte, den 33 Stradale zu designen. Das waren die Summen, die damals zirkulierten“. Dann der Fall, sozusagen die Armut. Freigeist, unabhängig und kaum kontrollierbar, war Scag-



lione für Mitarbeitende keine einfache Person. Bezeichnend dafür ist seine Beziehung zu Bertone. 1959, nach acht Jahren intensiver Tätigkeit, gab ihm Nuccio plötzlich den Laufpass. „Die Gründe des Streits kenne ich nicht. Denn es war jahrelang eine ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen ihnen“, erinnert sich Giovanna. „Soweit ich mich erinnere, waren die Beziehungen zu Nuccio stets bestens, trotz ihrer Auseinandersetzungen. Beide waren starke Persönlichkeiten: „Auch wenn manchmal die Funken sprühen, setzt man sich nachher an den Tisch und diskutiert“, pflegte mein Vater zu sagen“. Zwischen den beiden muss Ernsthaftes vorgefallen sein.

Das zeigt die Tatsache, dass Nuccio Bertone 24 Jahre nach ihrer Trennung seine Verstimmung gegenüber diesem genialen Toskaner nicht verbirgt, als er erfuhr, dass Scaglione lebend wieder gefunden wurde. Wahrscheinlich war es der berufliche Neid von Nuccio: Er konnte nicht akzeptieren, dass Scaglione im Ausland als Hauptfigur des Erfolgs der Karosserie Bertone gefeiert wurde und verleugnete ihn. „Er war nicht unser Angestellter, sondern ein sehr einfallreicher, externer Berater“, sagte Bertone 1993, als er um ein Urteil zum Wiederauffinden von Scaglione gebeten wurde. „Aber wenn man von ihm spricht, sind nur die Skizzen gemeint, die Entwicklungen sind von uns. Scaglione hatte nicht genügend technisch-operative Kenntnisse, er skizzierte nur. Er hatte eine Autokultur eines Liebhabers, ohne akademischen Hintergrund. Er war spezialisiert auf grossartige, aussergewöhnliche Ausführungen, untypisch für das Industriedesign. Autos für die Produktion konnte er nicht entwerfen“. Um es dann zu bereuen und einige Monate später Scaglione einen bewegenden Brief der Wertschätzung zu schreiben. Zudem stellte er ihm ein Unterhaltsgeld von einer Mio. Lire zur Verfügung. Eine Zuwendung, die Scaglione ein einziges Mal geniessen konnte: Er starb am 19. Juli 1993 mit 77 Jahren an Lungenkrebs, der ihn seit 1991 plagte. An jenem Tag klangen die Glocken der Kirche von Suvereto festlich, wie er es gewünscht hatte. Hinter dem Sarg hatte es nur fünf Personen. „Denk daran, dass sie mir das Begräbnis bereits gemacht haben“, hatte er zu seiner Tochter gesagt. „Und nochmals ein Begräbnis möchte ich nicht“. Er war sozusagen zufriedengestellt.

Pläne für den Intermeccanica (Foto oben), Scagliones Entwurf für den Lamborghini 350, der dann durch Touring überarbeitet wurde (Foto links)

Das Kleeblatt bedankt sich herzlich bei Daniela Caluori aus Luzern für die Übersetzung.

Der Text ist aus September-Nummer 2016 von „ROUTECLASSICHE“ entnommen. In der September-Ausgabe letzten Jahres war ein grosser Teil des italienischen Magazins dem grossartigen Designer Franco Scaglione gewidmet