

# Arna il brutto anatroccolo dell'Alfa Romeo al Museo Cozzi

ME motoremotion.it/2024/03/05/arna-il-brutto-anatroccolo-dellalfa-romeo/

March 5, 2024



Published on Marzo 5th, 2024 | by Massimo Campi

**“Arna e sei subito alfista!”** era questo lo slogan di presentazione di una delle vetture più discusse del panorama italiano, sicuramente dell'Alfa Romeo. La Arna nasce all'inizio degli anni '80 con un accordo tra l'Alfa Romeo e la Nissan Auto. Da questo deriva il nome nato dalle iniziali dei due marchi. Il 40esimo anniversario della vettura economica della casa italiana è stato celebrato con un incontro dal titolo **“Arna, l'Alfa con gli occhi a mandorla”** al **Museo Cozzi di Legnano**, con varie testimonianze di questa complessa storia automobilistica.



foto Massimo Campi



foto Massimo Campi

La vettura era nata per tentare di risollevare le sorti dell'**Alfa Romeo** attraverso la produzione di un prodotto popolare. Alcune vetture furono destinate al mercato inglese, ma i difetti che erano tollerati dal mercato italiano decretarono ben presto la fine su quello inglese. La versione più spinta, la **Arna Ti** è stato il prodotto migliore della serie con in 4 cilindri boxer da 1,3 litri, vendute anche come **Nissan Cherry Europe Ti** che però montava i motori giapponesi. Con il propulsore più potente di 1.5 litri raggiungeva una velocità massima di 175 km/h e la versione TI fu interrotta a metà del 1986.



*foto Massima Campi*

**Elisabetta Cozzi**, **Yuko Noguchi**, **Mario Fontana**, **Axel Marx**, **Alessia Regazzoni**, l'attore **Davide da Fidel**, **Matteo Licata** (autore di un libro sull'Arna) **Giacomo Tansini**, amico di Clay Regazzoni e **William Jonathan** organizzatore di raduni, sono alcuni dei personaggi intervenuti sull'argomento Arna con i loro racconti.

*“Quando è stata presentata l'Arna ero una ragazzina – racconta **Elisabetta Cozzi** – mio padre era il presidente dei concessionari Alfa Romeo ed ho il ricordo di lui che tornò a casa a pranzo arrabbiato per quella macchina che non sopportava, non riusciva a capire come avessero potuto fare un simile prodotto, a suo giudizio invendibile! Mi racconto in seguito della presentazione ai concessionari e mio padre che consigliò di togliere lo stemma dell'Alfa dal cofano della vettura. Anche la comunicazione, con lo spot “Arna sei subito alfista!”, fu un vero disastro, un autogol per la qualità e la credibilità di quel marchio storico.*



*“Il progetto Arna fu molto complesso – come racconta **Mario Fontana di Profumo di Alfa** – venivano coinvolte fabbriche, maestranze, con relative questioni politiche e sindacali. Anche in Giappone non sapevano molto di questa operazione, decisa dai vertici senza avere interpellato i sindacati, allora molto potenti in estremo oriente”.*

**Yuko Noguchi** ha raccontato la storia del sign. Oka, a cui toccò il lavoro di vendita della vettura in Europa, iniziando dall’Inghilterra *“da buon Giapponese, molto preciso, si ritrova catapultato ad Arese, solo che nessuno sapeva del suo arrivo. Una operazione mantenuta nascosta, anche quando gli uomini dell’Alfa Romeo venivano in Giappone, le riunioni si svolgevano in gran segreto nelle sale di un albergo vicino a Tokyo invece che nella direzione Nissan. Oka era il responsabile per l’Europa della Nissan Cherry, da Bruxelles venne trasferito ad Arese. Giunto nella direzione dell’Alfa si ritrovò senza ufficio e nessun collaboratore. Fu solo grazie ad alcune segretarie di direzione la possibilità di avere almeno una scrivania per appoggiare qualche carta ed una sedia per sedersi per iniziare il suo lavoro in un angolo della fabbrica. Il problema era vendere la macchina che aveva un 20% di costo superiore rispetto alla versione giapponese. La macchina doveva essere venduta soprattutto in Inghilterra e Portogallo. Per il Sig. Oka fu una impresa molto difficile, praticamente impossibile, ma gli tornò utile per il futuro quando venne promosso ai vertici della azienda giapponese per le vendite della Nissan Micra”.*



*foto Massimo Campi*

*“Della Arna Ti venne prodotta una versione per il mercato svizzero chiamata Jubilè, ma era veramente brutta – sono le parole del collezionista **Axel Marx** – però con quella ti distingui. Tra i miei colleghi responsabili dell’Ospedale di Lugano è scatta la gara a chi aveva il SUV più grosso e potente da mostrare. Durante il giorno il parcheggio sembrava un salone di auto, ed allora, per distinguermi da quella massa, ho iniziato ad andare al lavoro con la Arna Ti della mia collezione. Poi quando uscivo e la guardavo pensavo che non era proprio un esempio di design, ma alla guida tutto cambiava e la Arna Ti si dimostra ancora una piccola vettura agile nel traffico rispetto alle moderne auto, una Alfa Romeo da rivalutare a quattro decenni della sua nascita!”*



*La Arna Ti è stata anche la prima vettura dei corsi di guida per i portatori di handicap. “Mio padre è sempre stato un personaggio vulcanico – ricorda **Alessia**, figlia dell’indimenticabile campione **Clay Regazzoni** – si inventò dei corsi di guida sicura e sportiva all’Autodromo di Vallelunga e la Arna era la macchina utilizzata con tutti i servocomandi necessari all’ausilio della guida. Quei corsi ebbero un grande successo e mio padre fu molto felice di avere dato la possibilità di provare sensazioni di guida sportiva a tanti giovani relegati su una sedia a rotelle!”*

Dell’**Alfa Romeo Arna** vennero prodotti poco più di **53.000 esemplari** in quattro anni, quando ne erano stati previsti oltre 60.000 all’anno. L’Arna ha comunque rappresentato una avventura industriale ed il primo tentativo di collaborazione tra una casa europea ed una giapponese. Il tempo ha rivalutato quella vettura, sicuramente non bella, ma oggi ricercata da vari appassionati di vetture storiche e young timer.

Immagini ©Massimo Campi





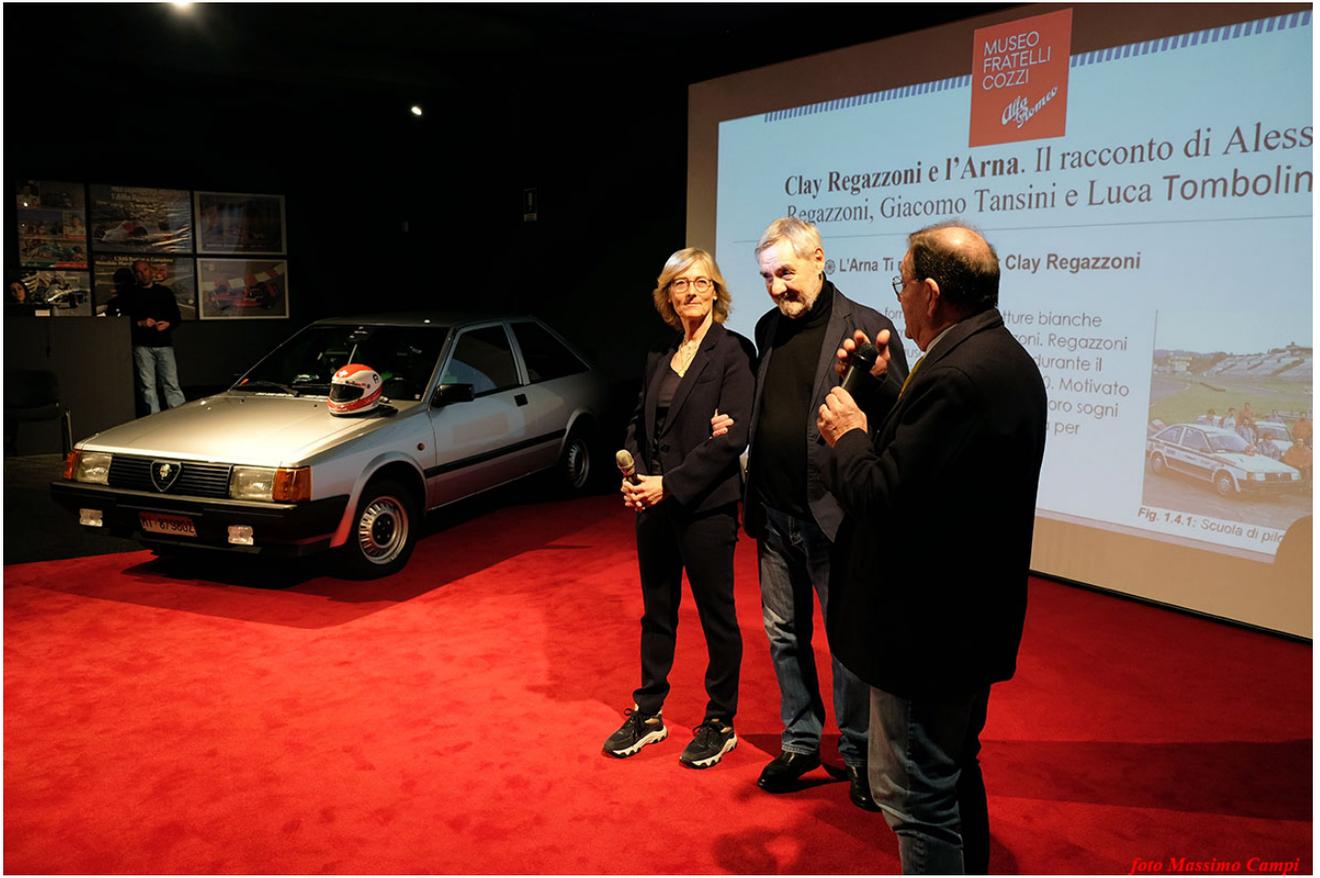




foto Massimo Campi



foto Massimo Campi



foto Massimo Campi



foto Massimo Campi

**Tags:** [alfa romeo](#), [Arna](#), [Foto Massimo Campi](#), [Museo Cozzi](#)

[Massimo Campi](#) Perito meccanico, fotografo, giornalista, da oltre 40 anni nel mondo del motorsport. Collaborazioni con diverse testate e siti giornalistici del settore.