

Alessio Mammarella

ARNA? No, Furia!

Un ucronico scambio di progetti nell'industria automobilistica



Introduzione

ARNA è un acronimo che significa **Alfa Romeo Nissan Automobili**, ed è stato usato come nome di una vettura compatta realizzata da Alfa Romeo nei primi anni '80 con la collaborazione di Nissan. L'Alfa Romeo Arna è stata un flop famoso nella storia dell'auto. Ancora oggi, a distanza di oltre quattro decenni, l'auto viene impietosamente citata nella classifica delle auto più brutte. Tra l'altro, perché proprio a causa di questo insuccesso, che fu insieme industriale (una nuova fabbrica fu allestita appositamente per l'auto e i suoi motori), commerciale e d'immagine, il management dell'IRI, la conglomerata partecipata dallo Stato che deteneva le azioni di Alfa Romeo, si convinse di non essere in grado di rilanciare l'azienda e decise di (s)venderla al gruppo FIAT.

Questa ucronia nasce da una coincidenza singolare: "AR" può significare in teoria anche "**Austin Rover**" (casa automobilistica britannica, poi diventata semplicemente Rover) e che quella casa automobilistica britannica aveva molto in comune con Alfa Romeo: anch'essa a partecipazione statale, anch'essa in crisi sul versante commerciale e finanziario, anch'essa propensa a stipulare alleanze con qualche gruppo giapponese per uscirne. Austin Rover, nella storia reale cooperò con Honda e tutto sommato andò bene: la collaborazione con i giapponesi fruttò una nuova generazione di auto che a livello di stile, meccanica e qualità erano all'altezza della media concorrenza europea.

Come sarebbe stata la storia di Alfa Romeo e di Austin Rover (nonché dell'intera industria automobilistica) se quelle alleanze industriali fossero state invertite? Se Alfa Romeo avesse stretto un rapporto di collaborazione con Honda, mentre Austin Rover avesse prodotto l'Arna (a quel punto Austin Rover Nissan Automobiles)?

Per rendere questa ucronia plausibile mancano due elementi fondamentali: una familiarità della Honda con l'Italia e una volontà politica di favorire l'investimento. Ebbene, Honda aveva già un avamposto industriale in Italia, anche se ancora non ufficiale e limitato alla produzione e alla commercializzazione di motocicli: una fabbrica ad Atessa, in Abruzzo (destinata a diventare il principale avamposto in Europa per le moto del famoso costruttore giapponese). La volontà politica poteva mettercela lo storico politico DC Remo Gaspari, meglio noto Zio Remo. Gaspari, presente in quasi in tutti i governi dai primi anni '70 fino alla fine della I Repubblica, e favorì l'insediamento di molte industrie nel suo piccolo e povero Abruzzo. Guarda caso, tra il 1976 e il 1980 (nel periodo in cui si insediò il management Alfa Romeo promotore del progetto Arna), Gaspari era fuori dall'esecutivo, perché titolare di una carica interna al suo partito. Forse, sarebbe stato sufficiente che lui in quegli anni fosse stato invece ministro delle Partecipazioni Statali...

Timeline

1980

L'Alfa Romeo conduce trattative con vari costruttori giapponesi per la costruzione di una nuova vettura di fascia economica che dovrebbe sostituire l'Alfasud. Il partner favorito dai manager della società sembra essere Nissan, ma a causa delle interferenze del ministro delle Partecipazioni Statali, Remo Gaspari, la trattativa fallisce. Gaspari vuole infatti che sia coinvolto un diverso gruppo giapponese, Honda. La ragione è che quest'ultima ha già un avamposto produttivo proprio nell'Abruzzo e "Zio Remo", politico di riferimento della regione, intende ingrandire e rafforzare tale presenza. Nella DC in realtà si verificano tensioni perché durante la trattativa con Nissan era venuta fuori l'idea di costruire un impianto a Pratola Serra,

nei pressi di Avellino, feudo elettorale dell'ancora più potente Ciriaco De Mita. In ogni caso gli equilibri della politica DC sono assai complessi, e Gaspari riesce inaspettatamente a spuntarla. Honda, da parte sua, collabora già con il gruppo britannico British Leyland, che produce su licenza la Honda Civic a 4 porte, venduta sotto il nome di Triumph Acclaim. Tuttavia, attratti dalle condizioni particolarmente favorevoli offerte dal governo italiano tramite i fondi della Cassa del Mezzogiorno, i manager nipponici decidono che la prossima generazione di Civica sarà costruita in Italia, e che Alfa Romeo sarà il nuovo partner al posto di British Leyland.



I ministri Mattarella (voltato), De Mita e Gaspari a Montecitorio, il giorno dopo l'annuncio dell'accordo tra IRI e Honda per Alfa Romeo. Appare evidente l'insoddisfazione di De Mita per aver dovuto accantonare il proprio progetto di sviluppo a favore di quello di "zio Remo".

1981

Dopo l'annuncio che Honda abbandonerà la partnership precedente per puntare sull'Italia, il gruppo British Leyland cerca un'alternativa. Inizialmente si pensa di continuare a produrre la Triumph Acclaim (la Honda Civic inglese) sviluppando internamente il progetto, ma Honda non è d'accordo. Allora British Leyland si rivolge proprio a Nissan, il gruppo giapponese che era stato in trattativa con Alfa Romeo.

Affinché non sembri un ripiego, British Leyland decide che la nuova auto prodotta insieme a Nissan sarebbe stata venduta con il marchio Austin Rover, quello principale del gruppo. Il nome prescelto per la nuova vettura è ARNA (Austin Rover Nissan Automobiles) e la base costruttiva è quella della Nissan Cherry. La Nissan Cherry è una utilitaria giapponese non particolarmente bella né innovativa ma si ritiene che comunque il pubblico ne apprezzerà la qualità costruttiva, ritenuta superiore rispetto agli standard britannici.

1982

Il rapporto tra FIAT e il governo spagnolo vive una crisi. Inizialmente la divergenza è totale: il governo spagnolo vuole che FIAT, che da tempo controlla SEAT, si prenda la sua responsabilità di sviluppare l'azienda, in particolare progettando finalmente un modello completamente

originale, invece che limitarsi a produrre auto identiche a quelle FIAT. Il gruppo italiano inizialmente nicchia, e l'autobiografia di un manager FIAT spiega perché: l'Avvocato avrebbe avuto intenzione di risparmiare risorse per prepararsi all'eventualità di acquisire Alfa Romeo, da tempo in crisi. Dopo il successo riscosso dal prototipo della nuova Honda Civic al salone di Ginevra, FIAT cambia idea ed acquista il 100% di SEAT. Forse l'Avvocato aveva previsto che Alfa Romeo stava per cambiare rotta?

1983

Debutteranno i primi modelli frutto dell'alleanza tra Honda e Alfa Romeo, e prodotti nel nuovo stabilimento di Atesa, in Abruzzo. Una è la Honda Civic 4 porte, venduta in tutta Europa direttamente con il proprio marchio originale. L'altra è l'Alfa Romeo Furia (in pratica una Honda Civic a 3 porte). Sul nome Furia circola un curioso aneddoto: sarebbe stato scelto per via della fretta dei manager di vedere pronta l'auto (furia, in dialetto abruzzese, significa fretta). Ovviamente, i manifesti pubblicitari sottolineano invece il sapore antico e mitologico della parola. Debutterà il più slogan pubblicitario di Alfa Romeo: LA TECNOLOGIA NON BASTA. Diventerà una delle firme pubblicitarie più celebri d'Europa, usata per imprimere nei telespettatori l'idea che l'efficienza ingegneristica non può prescindere dal sangue e dalla passione italiana.

Nello stesso anno debutta un'altra Alfa Romeo, la 33, che ha 5 porte e si indirizza maggiormente alle famiglie. Anch'essa sarà un'auto di successo.



La prima Alfa Romeo Furia. La linea moderna e la buona qualità complessiva fecero svanire molti pregiudizi sulle Alfa.

1984

Nissan completa la costruzione del proprio stabilimento europeo, producendo l'Austin Arna, e progettando un'ulteriore espansione produttiva con la berlina Bluebird e, la Montego, il suo clone con marchio Austin.

Per la Austin Arna si tratta tuttavia di un esordio infelice: l'auto è considerata stilisticamente brutta e tecnologicamente obsoleta. Per gli inglesi diventa velocemente Awful Rubbish New Austin. Un mito negativo, insomma.

Nonostante il pessimo impatto della Arna, Nissan ed il governo britannico insistono, pensando di coinvolgere nel progetto un ulteriore partner, ad esempio British Aerospace. Tutto finisce tuttavia in una bolla di sapone.



Una Austin Arna. Un famoso giornalista londinese disse: "un elegante stile british e una buona meccanica giapponese avrebbero potuto farmi innamorare. Hanno fatto il contrario: anonimo stile giapponese e obsoleta meccanica british.

1985

Visti i buoni risultati della Civic e della Furia (l'auto, pur non essendo riconosciuta come una "vera Alfa" risulta comunque esteticamente gradevole ed è apprezzata per le innovazioni come l'efficiente motore a iniezione elettronica), debutano altri due modelli dell'alleanza. Si tratta della Honda Civic Wagon e della Furia GT, contraddistinta dai fari anteriori tondi.

1986

L'Alfa Romeo 33 subisce un restyling, che al di là di marginali modifiche estetiche prevede l'introduzione motori aggiornati con il contributo di Honda, che garantiscono un miglioramento soprattutto per i consumi.

Il gruppo FIAT fa esordire il primo modello SEAT originale, chiamato Ibiza. L'auto inizialmente era stata concepita per vestire in Italia il marchio Autobianchi e nel resto d'Europa quello Lancia. Si sarebbe dovuta chiamare "Y10".

1987

Debutta l'Alfa Romeo 164. La grande berlina, che sostituisce le ormai obsolete Alfa 90 e Alfa 6, nasce sulla stessa base della Honda Legend, ma la sua filante linea, disegnata da Pininfarina, la rende stilisticamente affascinante. Il progetto originale prevede anche una versione coupé che

dovrebbe chiamarsi GTV, ma nel passaggio alla produzione quella versione aggiuntiva si perde e ne resta solo un prototipo.

L'Alfa 164 si scontra frontalmente con un progetto FIAT, quello della Croma e della Lancia Thema, che vengono costruite sulla stessa base della solida e tecnologica svedese Saab 9000.

1988

Debutta l'Alfa Romeo 155. Avrebbe dovuto chiamarsi 75 e debuttare già nel 1985, ma visto il successo dell'alleanza con Honda viene deciso di costruire l'auto su un nuovo pianale a trazione anteriore. D'altra parte, l'alleanza commerciale con Honda ha consentito ad Alfa Romeo di vendere molte più auto negli Stati Uniti, soprattutto dei modelli Spider Duetto e Arese (nome delle 164 vendute negli Stati Uniti), e ciò ha consentito di mantenere buoni volumi di produzione nello stabilimento milanese della casa italiana (mentre lo stabilimento di Pomigliano d'Arco produce la 33 e quello di Atessa la Furia/Furia GT).

1989

British Leyland, in crisi totale, rompe gli accordi con Nissan. Viene sottoscritto un nuovo accordo di collaborazione con Volkswagen, gigante industriale europeo che sembra maggiormente in grado. In cambio dei fondi necessari a sviluppare la seconda serie della Metro, e dell'uso delle piattaforme Volkswagen per costruire le discendenti delle medie Maestro e Montego, i britannici sacrificano il marchio Land Rover: la produzione del fuoristrada Defender, che ha mercato anche nel settore militare, viene affidato a una nuova società mantenuta sotto il controllo nazionale (British Aerospace), mentre i diritti sul modello Range Rover e su un nuovo progetto che dovrebbe debuttare sul mercato come Discovery vengono ceduti a Volkswagen.

1990

Debutta sul mercato la Volkswagen Touareg, primo fuoristrada della casa tedesca. La vettura è inizialmente prodotta in Inghilterra, visto che il progetto è stato sviluppato dalla Land Rover, ma è già programmato che appena possibile la produzione sarà trasferita in Germania.

Nel frattempo, Lancia introduce la seconda serie della Delta, cercando di ripetere i successi della prima serie.

1991

Debutta il sistema di trazione integrale Q4 dell'Alfa Romeo. Viene adottato sulle versioni più potenti della 155 e della 164.

1992

Dopo aver festeggiato, l'anno precedente, i 25 anni del modello precedente, debutta la nuova Alfa Romeo Spider, meglio nota come Duetto. Anche se non viene considerata affascinante come la precedente, è stata molto gradita dal pubblico giovanile, tanto da essere protagonista di vari film e videogiochi d'azione.

1993

Debuttano le nuove Alfa Romeo 145 e 146, auto che segnano l'inizio del divorzio tra Honda e Alfa Romeo. I giapponesi, infatti, hanno deciso di mettere fine alla vita della Furia e di vendere tutte le vetture prodotte ad Atessa con il marchio Honda. Ecco perché accanto alla 146, sostituita diretta della 33, i progettisti Alfa hanno messo a punto anche la 145, una compatta due volumi che sostituisce la Furia.

Il successo delle Alfa 145 e 146 spinge la FIAT a copiare l'idea dei due modelli compatti differenziati per la carrozzeria: due anni dopo nasceranno le FIAT Bravo e Brava.

1994

Honda cede il suo pacchetto di azioni Alfa Romeo a BMW, e la casa tedesca trova un accordo con Finmeccanica, il gruppo parastatale che sta subentrando al moribondo IRI, per acquistare l'intera azienda. La FIOM protesta vivacemente, sostenendo l'esigenza di non privatizzare la società. "Se l'Alfa fallirà - dichiarano i sindacalisti - sarà solo colpa del governo reazionario del magnate Berlusconi che consente la svendita degli operai italiani."

1995

Debuttero le nuove Austin realizzate in collaborazione con Volkswagen. Si tratta della Austin Jersey, utilitaria derivata dalla Polo e della Austin York, derivata dalla Jetta.

1996

Debutta la prima Alfa Romeo concepita sotto la gestione BMW. Si tratta della GTV, una coupé di medie dimensioni. L'auto, che è in pratica il manifesto tecnologico e stilistico della nuova Alfa Romeo, non accontenta i puristi della trazione posteriore ma adotta quella integrale, seppure con una gestione elettronica intelligente che non dovrebbe penalizzare né i consumi né lo stile di guida.

1997

Debutta la Arese, che sostituisce la 164. Si tratta di una grande berlina di dimensioni paragonabili alla BMW Serie 5, ma con uno stile meno convenzionale e più sportivo.



L'Alfa Romeo Arese. L'auto, che ottiene il riconoscimento di "auto dell'anno", viene anche prodotta in una versione speciale a passo lungo.

1998

Un anno dopo la Arese, è la volta della Milano, berlina di medie dimensioni. La Milano ha anche la sua versione Sport Wagon. La Sport Wagon non è una comune familiare, bensì una "shooting brake" ossia una vettura con una coda particolarmente affusolata e aerodinamica. Poco pratica

come mezzo da carico, ma proprio per questo esteticamente inconfondibile e riconosciuta come una sportiva “travestita” da auto per famiglie.

1999

Viene presentata la nuova generazione dell'Alfa Romeo Spider, che viene costruita sulla stessa base della GTV. Nello stesso anno debutta anche la Cross Wagon, auto familiare derivata dalla Arese. Come nel caso della sorella minore Sport Wagon, non si tratta di una comune familiare. Ciò che distingue la Cross Wagon è la trazione integrale Q4, abbinata ad un cambio automatico a ben 7 rapporti e a due sedili aggiuntivi che portano a 7 anche il numero dei posti.

2000

Il rinnovamento della gamma Alfa Romeo si conclude con l'uscita di scena delle 145 e 146, che vengono sostituite con due vetture alquanto sperimentali, seppure con nomi che riprendono la tradizione Alfa: Giulia e Giulietta. La Giulia è un tentativo di proporre, con alcuni miglioramenti, lo stesso concetto della BMW Serie 3 Compact; la Giulietta è invece una citycar sportiva pensata come risposta alla Mercedes Classe A ed all'Audi A2.



L'Alfa Romeo Giulietta nella versione più sportiva, che monta i motori delle BMW M3 (versione stradale) ed M5 (versione per il trofeo monomarca “ALFA CUP” e per il campionato DTM tedesco).

2001

Debutta la versione spider della Giulietta.

Alfa Romeo acquista la scuderia Minardi, segnando il ritorno in F1. Il primo anno, con una vettura sviluppata frettolosamente, non è esaltante nonostante il motore sia lo stesso della Williams BMW. In ogni caso, tutti e due i giovani piloti Alfa, Tarso Marques e soprattutto Fernando Alonso, hanno modo di mettersi in evidenza in alcune gare.



L'Alfa Romeo di Fernando Alonso al GP di Spagna, nel 2001, porta alla nuova scuderia i primi punti

2002

È un grande anno per l'Alfa Romeo gli appassionati di Alfa Romeo: arrivano sul mercato le versioni GTA di Milano, Giulia e Giulietta. Anche in F1 le cose vanno bene: la nuova Alfa Romeo è competitiva e l'arrivo nel team di Giancarlo Fisichella porta l'esperienza che mancava. Fisico e il suo giovane compagno Alonso riescono a ottenere dei podi e la scuderia raggiunge il quarto posto nella classifica costruttori.

2003

Debutta l'Alfa Romeo GT, sportiva compatta sulla stessa base della Giulia e forse sostituirla, considerando che i risultati di vendita non sono esaltanti. Va invece benissimo la Giulietta, che si sta trasformando col tempo in un fenomeno di costume.

In F1, l'Alfa Romeo vive una stagione ancora migliore della precedente, portando a casa una vittoria per ciascuno dei suoi piloti (sempre Fisichella e Alonso), anche se nessuno dei due è in grado di lottare seriamente per il campionato.

2004

L'Alfa Romeo Kamal, presentata l'anno prima al salone di Ginevra con l'idea di essere solo una show car, entra realmente in produzione dopo aver constatato il consenso unanime del pubblico e della stampa. Contemporaneamente esce di scena la Giulia, auto che ha ottenuto risultati di mercato insoddisfacenti, e che BMW ha deciso di sostituire producendo la Serie 1.

In F1, è l'anno migliore per l'Alfa Romeo. Con la Williams penalizzata da una controversa scelta aerodinamica e la McLaren frenata dalla crisi di affidabilità del motore Mercedes, Alfa Romeo raggiunge il secondo posto nella classifica costruttori dietro alla sola Ferrari. Il campionato è ancora appannaggio dell'imbattibile Schumacher, ma Fernando Alonso raggiunge il 3° posto nella classifica piloti e Giancarlo Fisichella, pur ottenendo meno punti complessivi, vince ben due GP. Tra i due comincia a vedersi una palese rivalità: occorrerà prendere una decisione.

2005

In risposta al debutto della Kamal, anche il gruppo FIAT decide di mettere in produzione uno dei suoi più recenti prototipi da salone, la Lancia Fulvia. La piccola sportiva, prodotta dalla Karman, è una coupé cabriolet come la Peugeot 206 CC e la Opel Tigra Twin Top.

In F1, Alfa Romeo sceglie di perseguire la strada di un team tutto italiano, e lascia che l'ambizioso Alonso vada alla corte di Flavio Briatore in Renault. Fisichella viene affiancato da un giovane talento italiano, Vitantonio Liuzzi. Proprio nell'anno in cui il calo di competitività delle gomme Bridgestone penalizza la Ferrari e determina la fine dell'era Schumacher, l'Alfa si trova in crisi tecnica, con un motore poco potente e un'affidabilità non impeccabile.

2006

Per celebrare il centesimo anniversario di Lancia, viene presentata una supercar a tiratura limitata, la D50. La vettura, che riprende il nome dell'unica monoposto di F1 mai prodotta da Lancia, è in realtà una Lancia solo nel nome perché in realtà attinge in modo massiccio alla tecnologia Ferrari.

In F1 si inverte la politica del gruppo BMW: dopo alcuni anni in cui la BMW è stato partner motoristico di un team indipendente (Williams) e l'Alfa Romeo è stata presente con un team di proprietà, è la BMW che acquista la svizzera Sauber per avere un proprio team, mentre l'Alfa Romeo vende la ex Minardi alla Red Bull restando come partner motoristico della nuova squadra, che prende il nome di Toro Rosso. Archiviati i sogni di gloria, la Toro Rosso è una squadra che ha soprattutto l'obiettivo di mettere alla prova giovani talenti a beneficio della scuderia Red Bull.

2007

Con la nuova serie della Giulietta debutta la versione Urban Wagon, una curiosa station wagon da città che mantiene l'impostazione sportiva tipica della Giulietta. Si tratta, nella storia dell'Alfa Romeo, del momento di maggiore successo delle station wagon: sia la Milano sia la Arese hanno la loro versione familiare, chiamate rispettivamente Sport Wagon (con carrozzeria shooting brake) e Cross Wagon.

2008

Debutta l'Alfa Romeo Stelvio, SUV di dimensione medio-grande. La Stelvio ha dimensioni simili a quelle della BMW X5, ma la parte posteriore della carrozzeria è disegnata come quella di un coupé.

2009

Comincia in Cina la produzione di auto Alfa Romeo che fa seguito a quella, già iniziata da alcuni anni, dei principali modelli BMW. A realizzare le vetture è una società controllata dallo stato cinese, la Brilliance, che utilizza anche parte della tecnologia BMW-Alfa per costruire dei modelli propri. I manager sostengono che, grazie alle vendite in Cina, Alfa Romeo potrà finalmente raggiungere l'obiettivo di 1 milione di auto prodotte e vendute in un anno.

2010

La FIAT, guidata dall'italo-canadese Sergio Marchionne, partecipa al salvataggio del gruppo americano Chrysler.

Debutta sul mercato la Range Rover Evoque, terzo modello della gamma Range Rover, che si aggiunge alla classica SUV di lusso e alla "sport". Nel frattempo il marchio Range Rover è passato, insieme ad altri marchi di prestigio, sotto la gestione di Audi.

2011

Alfa Romeo acquisisce la casa motociclistica MV Agusta, ripromettendosi di rilanciare anche quel marchio prestigioso in ambito sportivo.

2012

Il management FIAT decide di arricchire la gamma SEAT, finora dedicata a modelli del gruppo FIAT di tipo economico (le "brasiliane" Palio e Linea, vendute in Europa come SEAT Ibiza e Cordoba; la Altea, gemella della FIAT Idea) con modelli di derivazione americana. Il primo modello ad apparire è la Tarraco, SUV prodotto in Nordamerica come Dodge Journey.

2013

L'Alfa Romeo presenta la 4C, piccola sportiva con carrozzeria superleggera prodotta sia con carrozzeria chiusa sia con carrozzeria aperta e la più grande 8C, una vera supercar con un possente motore 8 cilindri.

2014

Debutta l'Alfa Romeo Tonale, un SUV di dimensioni medie con le stesse caratteristiche stilistiche dell'Alfa Stelvio.

In campo motociclistico MV Agusta debutta nel campionato mondiale Superbike con una squadra ufficiale.

2015

Viene presentata la nuova Lancia Dedra, che cerca di rinverdire i fasti della sua progenitrice, dopo l'insuccesso della precedente Flavia. L'auto, fortemente voluta da Sergio Marchionne, massimo dirigente della FCA, cerca di rinverdire i fasti di un marchio, Lancia, che ha vissuto una crisi di identità ed ha visto ridursi notorietà e vendite nel mercato europeo, restando davvero forte solo in Italia.

2016

Esce definitivamente di produzione il Defender, storico fuoristrada primo prodotto del marchio Land Rover e lontano parente delle Range Rover prodotte in Germania dal gruppo Volkswagen.

2017

L'Alfa GT esce di produzione per essere sostituita dalla GTH, il primo modello ibrido Alfa Romeo, che usa una tecnologia full-hybrid frutto del rapporto di collaborazione di BMW con Toyota.

2018

Austin Rover introduce, a sorpresa, uno scooter elettrico e annuncia che il marchio si occuperà di mobilità sostenibile a tutto tondo.

Torna anche, per volontà di Volkswagen, il marchio britannico MG. La prima MG è semplicemente una Lancaster (auto compatta della Austin, derivata dalla Golf) rielaborata in chiave sportiva.

2019

MV Agusta dopo aver conseguito buoni risultati nel campionato Superbike, debutta finalmente anche nel motomondiale costruendo una squadra per la categoria MotoGP.



L'Alfa Romeo GTH. L'auto porta sulla strada una soluzione vista in precedenza solo in alcuni prototipi da salone, i motori nelle ruote. In condizioni di marcia normale la trazione è anteriore, ma quando il guidatore "schiaccia" sull'acceleratore o quando l'elettronica di bordo rileva una scarsa aderenza, si attivano i motori elettrici di forma discoidale collocati nelle ruote posteriori. L'auto è anche ecologica perché per brevi tratti, come nelle zone urbane a traffico limitato, può spostarsi con i soli motori elettrici posteriori

2020

Dopo un tentativo di alleanza tra i gruppi FCA e Renault, non andata a buon fine a causa della freddezza dello stato francese azionista di Renault e di Nissan, partner internazionale di lunga data, FCA si accorda con PSA per una fusione paritaria; nasce Stellantis..

2021

Alfa Romeo annuncia un calendario di transizione ecologica molto avanzato: entro il 2024 tutte le auto a benzina saranno almeno mild hybrid, dal 2027 non saranno più prodotte auto con motori diesel, dal 2030 le auto saranno tutte almeno full hybrid.

2022

Alfa Romeo introduce la sua prima auto completamente elettrica. Anche in questo caso si tratta di una sportiva, la GTE. L'auto ha molto in comune con la precedente GTH, della quale rappresenta in pratica una evoluzione. Desti scalpore una fotografia nella quale si vede che Elon Musk, fondatore e proprietario della Tesla, ha in garage anche un'Alfa GTE. La scoperta porta a una impennata di vendite di GTE negli Stati Uniti.

2023

Debutta sul mercato la MG Born. Non si tratta di un modello originale, perché in pratica la copia della Volkswagen elettrica ID.3, tuttavia è importante perché si tratta del primo modello MG che non rappresenta una versione sportiva di un'auto già venduta con marchio Austin Rover. I manager del gruppo Volkswagen, poco dopo il lancio della Born, annunciano che in pratica il marchio MG sostituirà Austin Rover. Quest'ultimo si dedicherà alla vendita di soli veicoli elettrici più leggeri delle auto.

2024

Alfa Romeo, a vari anni dal ritiro dalla F1, torna nel motorsport di alto livello presentandosi alla 24h di Le Mans con la nuova generazione della sportiva ad alte prestazioni 8C. Viene annunciato anche, per l'anno successivo, il debutto in Formula E.

2025

Alfa Romeo, come annunciato in precedenza, debutta in Formula E. Nel frattempo però si affaccia la crisi dell'auto europea, dovuta alla sempre maggiore competitività dei costruttori domestici cinesi ed alla politica tariffaria decisa dagli Stati Uniti.

2026

Il Gruppo Volkswagen è in crisi profonda; Audi decide di cedere il controllo di Lamborghini e Ducati, appartenenti alla costellazione di marchi sportivi e di lusso costruita nel corso degli anni; BMW e Alfa Romeo si dichiarano interessate a rilevare le due aziende.

La tecnologia non basta
(a volte ci vuole l'ucronia!)