OPINIÓN

ERCOLE SPADA, UN ADIÓS Y UNA CRISIS

Por Uziel Medina Mejorada · 25 de septiembre de 2025 · 5 min de lectura



El pasado 3 de agosto el mundo automotriz sufrió una pérdida irreparable, justo en el epicentro de una de sus crisis más profundas, las del diseño. Partió de este plano uno de los grandes exponentes del diseño automotriz.

Nacido en Busto Arsizio en 1937, Ercole Spada signó una época dorada para el diseño automotriz y a lo largo de 50 años de carrera en la industria, legó al mundo diseños tan alucinantes como tecnológicamente atrevidos.

Graduado como ingeniero industrial del Instituto Técnico de Feltrinelli, Spada hizo del trazo el camino para hacer de su formación profesional una odisea automotriz. Los primeros pasos se gestaron de la mano de Elio Zagato, diseñando la variante S del Bristol 406, para luego darle cuerpo al Aston Martin DB4 GT Zagato, la apuesta desesperada de Aston Martin para batirse con el Ferrari 250 GT, logrando podio de la mano de Stirling Moss en Goodwood (1961) y la victoria al mando de Lex Davison en Aintree (1961). El secreto, la limpieza aerodinámica y la ligereza del aluminio.

Las líneas fluidas, frentes alargados y cabinas con caída ovalada fueron un sello distintivo de Spada que se hizo notar en modelos como el OSCA 1600 GTZ, el Bristol 407 GTZ, el Lancia Flaminia Sport Zagato y el Lancia Appia Sport Zagato, integrando elegancia, robustez y dinamismo a las carrocerías de las piezas automotrices encomendadas a su lápiz. Sin embargo, la gran hazaña vendría al involucrar su trazo sobre un Alfa Romeo.

Zagato revolucionó el mundo del diseño al incorporar en el Giulietta una aplicación teórica para la reducción del coeficiente de penetración aerodinámica conocida como Kammback, formulada por el ingeniero alemán Wunibald Kamm, la cual consiste en una carrocería alargada con un corte vertical en la cola del vehículo, mejorando el flujo

del aire a través de la carrocería aumentando así la eficiencia energética. Más tarde, junto con Carlo Chiti, Spada trabajó las variantes deportivas TZ1 y TZ2 del Alfa Romeo Giulia, sustituyendo las carrocerías de aleación de aluminio por fibra de vidrio y aplicando el mismo principio de kambmack popularizado con el nombre “coda tronca”.

La genialidad de Ercole Spada durante su paso por Zagato fue la puerta por donde entraría al salón de la fama del diseño, trabajando en copiosos ejemplares de la industria automotriz que marcaron la historia, tanto con Zagato como fuera de Zagato, por ejemplo, los Flavia Sport Zagato, Fulvia Sport Zagato y Flaminia Super Sport Zagato de Lancia; los Gran Sport Quattroruote Zagato y Junior Zagato de Alfa Romeo; el Lamborghini 3500 GTZ, el Ford GT 70, el Volvo GTZ, las series 5 E34 y 7 E32 de BMW, así como el concepto del Ferrari FZ-93.

A principios del siglo XXI, en la convicción de encontrar un lugar para el elegante y atrevido diseño italiano en la industria automotriz contemporánea, en asociación con su hijo Paolo, Spada se lanzó a la aventura de fundar en Turín el estudio de diseño industrial SpadaConcept, presentando en 2008 el Spada Codatronca TS, una reminiscencia de aquel Alfa Romeo Giulia TZ, montado en un chasis de Corvette y carenado en fibra de carbono integrando líneas rectas y agresivas propias de la conceptualización contemporánea, con la fluidez y elegancia del diseño de la segunda mitad del siglo XX, persistiendo aquellas aplicaciones aerodinámicas que revolucionaron la industria de los automóviles de alma salvaje.

Ercole Spada fue uno de esos diseñadores que el tiempo no desecha, sino que se reinventan sin abandonar las bases, imprimiendo en las carrocerías todo el ingenio, elegancia y audacia propia del diseño italiano, tal como Giugiaro o Pininfarina. Su partida no solo es la ausencia física de un diseñador aclamado, sino también la de un fragmento de una filosofía que procuraba integrar personalidad a la funcionalidad.

La industria automotriz de la segunda década del siglo XXI atraviesa una crisis, no solamente en materia de producción o reinvención de la energía motora, sino también una crisis en la estilización. Hoy en día, las marcas se han volcado con tanta agresividad a la masificación de las ventas siguiendo tendencias bastante imprácticas que le han arrebatado su espíritu al automóvil. Por dentro, los coches se han convertido en un estudio gamer, lleno de pantallas y sistemas de infoentretenimiento que, además de matar la esencia de la conducción, terminan por convertirse en distractores que limitan la capacidad de concentración al volante. Pero por fuera la situación no es mejor. Ciertamente las carrocerías lucen más agresivas, con líneas robustas y aerodinámicas, pero se ha perdido la identidad. Ya sea un sedán o una SUV, la estilización se hace cada vez más homogénea, llevando al público a conclusiones tan cómicas como tristes; por ejemplo, descubrir que la Ferrari Purosangue es la versión inasequible de la Mazda CX-30, o el MG 5 u refrito del Mercedes Benz W205.

Las aplicaciones CAD hoy permiten realizar formas cada vez más sofisticadas, y las tecnologías en la producción facilitan crear formas que en los tiempos más básicos del troquelado habrían resultado imposibles y, sin embargo, el diseño contemporáneo está muy lejos de aquellos tiempos donde la imaginación corría desenfrenadamente ofreciendo ideas alucinantes que en su momento se hacían llamar futuristas. Basta mirar una Cybertuck o un Type 00 para darnos cuenta del paso en falso que se está dando en los estudios de diseño.

Ercole Spada llegó a Zagato con una característica que hoy podría mirarse como innecesaria, la capacidad de dibujar en escala 1:1, y así se trazó una leyenda del diseño automotriz que dirigió el Instituto IDEA y cuyo legado nos invita a repensar la manera en que estamos gestionando el diseño. No en vano se hizo con los premios La Matita d’Oro y Dante Giacosa.

¿Será posible salvar la esencia del diseño automotriz o terminará convertido en un commodity en favor de cabinas convertidas en salas multimedia? La tecnología atrae, pero ya lo decía Raymond Loewy: “Lo feo no se vende”. Y entre tanto, solo queda decir con nostalgia ¡Hasta siempre, maestro Ercole Spada!

Publicado en Punto de Referencia. Dirección original: https://puntodereferencia.mx/opinion/ercole-spada-un-adios-y-una-crisis

Descargado el 21 de noviembre de 2026.