

IN OFFICINA - COME ELIMINARE I GIOCHI DI STERZO

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 15 - N. 3 - Marzo 2017

www.automobilismodepoca.it 

automobilismo D'EPOCA

1927 Scatta
la Mille Miglia

MANUALE D'USO
Fiat 125

40 ANNI DI TURBO
Renault 5
E LE SUE SORELLE DA F1

DISPONIBILE SU
 Google play

Disponibile su
 App Store



Personaggi

- * GIOVANNI BIANCHI ANDERLONI
- * LUIGI MARCHESI

Bellissime ieri e oggi

- * ASTON MARTIN ULSTER
- * MASERATI SPYDER
- * PEGASO Z-102 TOURING
- * CHEVROLET EL CAMINO
- * SIMCA 1308

Gare

- * RALLYE MONTE-CARLO STORICO
- * WINTER MARATHON
- * HISTORIC ICE TROPHY

Saloni

- * RETROMOBILE PARIGI
- * AUTOMOTORETRÒ TORINO

p. i. 28/02/2017 ISSN 1723-4549



9 771723 454005
AUTOMOBILISMO D'EPOCA MARZO 2017

BELLISSIME IERI E OGGI | PEGASO Z-102 "THRILL" (1953)

Destino New York

Thrill

IN SPAGNOLO SIGNIFICA META, PUNTO DI ARRIVO

MA AL SALONE NELLA GRANDE MELA QUESTA BELLISSIMA AUTO NON ARRIVÒ

MAI, CAMBIANDO PROBABILMENTE LA SORTE DELLA CASA SPAGNOLA

(E FORSE ANCHE DELLA TOURING)

DI GERALD GUETAT - FOTO HENRI THIBAUT
E ARCHIVIO FAMIGLIA BIANCHI ANDERLONI





AMBASCIATRICE
La Pegaso "Thrill" fu progettata per essere la miglior ambasciatrice della Spagna e della sua industria. Un'auto bella e veloce come una prestigiosa GT europea ma pratica e affidabile come una macchina americana.





Nel febbraio 1953, a New York, Fred Pitterra organizzò la prima edizione del Salone automobilistico al Madison Square Garden. Denominato "World Motor Sports Show", si tenne al Madison Square Garden e fu subito considerato uno di quegli eventi "da non perdere"; un po' come quegli eventi all'insegna del lusso che oggi occupano in gran numero il calendario automobilistico internazionale. Il salone, dedicato in particolare alle auto Sport, ebbe grande presa sui costruttori più "esotici" dell'epoca, cioè quelli piccoli e piccolissimi che avevano una produzione dedicata alle corse, soprattutto gli europei che furono rappresentati dai rispettivi agenti locali. Uno su tutti, Gordini, che all'epoca era poco più di un'officina: a New York non mancò nemmeno lui. Tra questi, non mancò la Pegaso, con uno ricco stand composto da varie auto, tra cui l'originalissima Z-102 Coupola, una Z-102 spider Touring appena meno appariscente della "Thrill" oltre al famoso autotelaio di-



SINTESI
In alto, l'abitacolo è una sintesi di lusso e semplicità, con l'aggiunta dell'attenzione alla sicurezza testimoniata dalle cinture. Qui sopra, gli strumenti Jaeger marchiati Enasa (contagiri con amperometro).

mostrativo fatto di plexiglas, che si era visto al Salone di Parigi l'anno prima. Per la debuttante marca spagnola, che proponeva automobili dal prezzo astronomico, un salone nella città più ricca d'America era un'occasione da non perdere. A tale scopo, Pegaso e la Carrozzeria Touring si accordarono per esporre un'automobile dai contenuti stilistici eccezionali, che attirasse gli sguardi di tutti. Il nome "da brividi" (Thrill) non fu scelto a caso per descrivere questo prototipo dal tipico stile americano e adatto a comunicare le capacità della Pegaso in tutti i settori, dallo stile alla meccanica alle prestazioni fino alla sicurezza degli occupanti, all'epoca una preoccupazione piuttosto rara per i Costruttori. Tuttavia la macchina non venne pronta per essere inviata a New York: doveva essere perfetta, non si fece in tempo renderla tale per il salone d'Oltreoceano. Touring preferì presentarla al Salone di Torino di Aprile, dove avrebbe ricevuto maggiore attenzione dal mondo automobili-



stico e non solo, la stessa dedicata alla futuristica Alfa Romeo BAT 5 di Bertone, disegnata da Scaglione.

Ricart

Pegaso era nota per far parte della ENASA, un consorzio di aziende spagnole specializzate in veicoli industriali e pesanti il cui direttore tecnico era Wilfredo Ricart (1897-1974), già dirigente della Alfa Romeo negli anni '30, quando il direttore sportivo era Enzo Ferrari: tra i due i rapporti furono tutt'altro che positivi. Scrisse il Commendatore: "Aveva, il Ricart (scritto proprio così, con la "d", ndr), capelli lisci e unti vestiva con un'eleganza un po' levantina, giacconi a lunghe maniche che non mi consentivano di vedergli le mani; quando tendeva la destra per il saluto, sentivi una carne inerte, come di un morto". Un giorno Ferrari osò chiedere a Ricart come mai indossasse strane scarpe e rimase stupefatto della risposta, data tra l'altro con grande serietà: "Il cervello di un grande ingegnere non deve essere scosso dalle aspe-

rità del terreno perciò servono scarpe che ammortizzino adeguatamente".

Nella Spagna del 1945, con il governo del generale Francisco Franco che avviava una politica industriale "di potenza", sulla falsariga di quanto accadeva in Germania, a Ricart fu affidato l'incarico di creare un marchio automobilistico di prestigio che sarebbe dovuto diventare ambasciatore dell'immagine del paese all'estero. Cosa che l'ambizioso ed energico ingegnere spagnolo fece: alla fine degli anni '40 la Pegaso era un costruttore di automobili, che di lì a pochi anni, nel 1951, presentava il suo primo modello, descritto semplicemente come "l'automobile più veloce del mondo". La Pegaso Z-102 apparve al Salone di Parigi, sviluppata in base alle esperienze in corsa dei suoi creatori. Le caratteristiche tecniche erano di prim'ordine: telaio con pianale in acciaio e rinforzi al cromo-molibdeno, passo corto, sospensioni con barre di torsione e ammortizzatori idraulici, anteriori a ruote indipendenti e posteriori con ponte De Dion;

CINTURE

Tra la foto in alto e quella in bianco e nero qui sopra passano 63 anni: la hostess dello stand Touring al Salone di Torino del 1953 illustra il funzionamento delle cinture di sicurezza. Si notino i sedili profilati e i numerosi fori nel pannello porta, che hanno funzione estetica. A fianco, Anna Solera Bianchi Anderloni, moglie di Carlo, ritira il "Gran Premio d'Onore" al Concorso d'Eleganza di Stresa nel 1953.



AERODINAMICA

In alto, questa Pegaso doveva essere come una concept-car all'americana, ma di serie, per testimoniare l'eccellenza della Pegaso sotto tutti i punti di vista. Sopra, a sinistra il tipico frontale con le due prese d'aria che sembrano il naso di un animale; a destra, il dettaglio della fiancata che, unita al padiglione, forma un vero e proprio canale per l'aria; più a destra ancora, anche lo scarico su quest'auto diventa un dettaglio di design.

il motore addirittura V8 in alluminio con distribuzione bialbero comandata da una cascata di ingranaggi e alimentazione a carburatori Weber. Era disponibile in due cilindrate, 2.5 e 2.8, con lubrificazione a carter secco, cambio a cinque marce e differenziale ZF.

Record

Con tali caratteristiche, era inevitabile che la Pegaso fosse impiegata nelle competizioni, benché con risultati contrastanti, dal fallimento alla 24 Ore di Le Mans fino ai record di velocità del 1953, che sembravano confermare lo slogan con cui era stata presentata a Parigi, ottenuti a velocità superiori ai 240 km/h. Tuttavia la velocità non era il brivido principale tra quelli che si potevano avere da questa vettura: l'autotelegrafo della Z-102 con il motore V8 da 170 CV era infatti vestito da una carrozzeria ancor più sorprendente delle prestazioni che prometteva. In effetti la Pega-

so sembrava un bellissimo esercizio di stile, più che un'auto da corsa.

Wilfredo Ricart e la famiglia Anderloni della Touring si erano conosciuti ai tempi dell'Alfa Romeo negli anni '30 e il carrozziere milanese fu subito consultato non appena il progetto Pegaso prese il via e il primo risultato fu la spider del 1952. Per la società che aveva brevettato la costruzione Superleggera, la comparsa di un costruttore nuovo e promettente fu una manna, dal momento che Ferrari sembrava rivolgersi a Pinin Farina e Vignale. Di recente Giovanni Bianchi Anderloni, figlio di Carlo Felice e nipote del fondatore Felice, ha fatto altre ricerche sul rapporto di Touring con Pegaso: *"C'è un tassello sconosciuto nella storia tra Pegaso e la Touring -ci ha scritto Giovanni-: all'epoca fu considerata l'ipotesi di unirsi in società, per produrre le carrozzerie direttamente in Spagna in modo da ridurre i salatissimi dazi*



doganali spagnoli. A tale scopo fu anche realizzata un nuovo marchio che riuniva il nostro e quello della Pegaso. Purtroppo il progetto terminò per le difficoltà finanziarie degli spagnoli”.

Futuribile

Le Pegaso dovevano stupire. La missione del prototipo dal soprannome “Brivido” era quello di attirare l'attenzione della clientela più facoltosa, di solito attirata dai marchi più famosi. La veste estetica era quindi fondamentale in tal senso, perciò Carlo Felice Bianchi Anderloni e il suo progettista Federico Formenti lavorarono su un concetto adeguato. La nuova biposto doveva avere una linea futuribile, allineandosi nella ricerca aerodinamica alla moda delle esplorazioni spaziali che si andava sviluppando in quegli anni, essere comoda e veloce, con un abitacolo luminoso e spazio abbondante per il bagaglio. Il frontale

CARROZZERIA TOURING: IL LIBRO “DI FAMIGLIA”

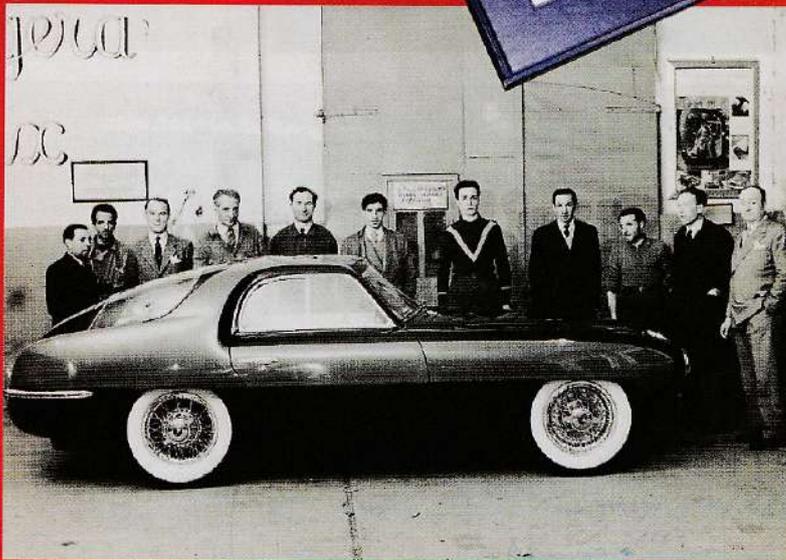
Presentato in occasione di Auto e Moto d'Epoca 2016 a Padova, questo libro è in teoria un aggiornamento del precedente “Carrozzeria Touring” scritto a inizio anni '80 del secolo scorso da Carlo Felice Bianchi Anderloni ed Angelo Tito Anselmi; in pratica, è quasi un nuovo libro, completato con immagini e documenti inediti. Atteso da tempo, visto che gli estimatori della leggendaria Carrozzeria milanese sono in continuo aumento.

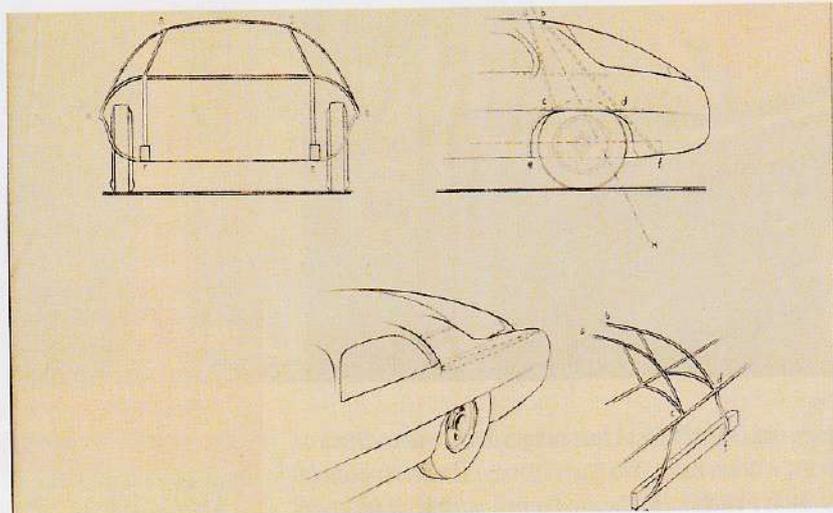
Ci hanno pensato ora l'ingegner Giovanni Bianchi Anderloni (nipote del fondatore e figlio dell'autore del primo libro) e l'editore Fucina. Data la mole e l'attendibilità della documentazione storica utilizzata (un archivio di famiglia, in sostanza), il risultato sia di qualità superlativa.

Suddiviso in due volumi (752 pagine, 280 euro, distribuito in esclusiva da Gilena di Brescia), il primo tratta della prima parte della storia della Carrozzeria, con l'introduzione del brevetto “Superleggera” nel 1937, fino all'immediato secondo dopoguerra; il secondo parte con la svolta industriale degli anni '50. La prima parte della storia della Touring Superleggera si conclude nel 1966 ma, questa volta, non il volume, che continua narrando degli anni trascorsi da Carlo Felice Bianchi Anderloni alla Direzione Progettazione Carrozzerie dell'Alfa Romeo, del tentativo di far risorgere la Carrozzeria alla fine degli anni '80, della fondazione del Registro Internazionale Touring Superleggera e, infine, della sua partecipazione, in qualità di componente della Giuria, a tutti i più prestigiosi Concorsi di Eleganza del mondo.

Tirata in 999 copie, quest'opera non è soltanto una piacevolissima lettura per gli appassionati, ma anche una dotazione per chiunque possieda un'auto carrozzata Touring oppure ne sia un semplice estimatore; un'opera che è destinata, inoltre, a diventare un pezzo da collezione: lo si intuisce, come detto, dalla tiratura limitata ma anche dalla veste grafica, dall'indescrivibile suggestione delle oltre 1300 immagini esclusive ed anche dai materiali con i quali è stata assemblata; un'insieme di componenti che sono all'origine del suo prestigio e anche, ci si consenta, del suo “profumo”. (vfg)

In foto: la squadra della Touring, pochi giorni prima dell'apertura del Salone di Torino del 1953, con la Z-102 appena completata; da sinistra: 1- M.Colombo (capo officina), 3- Carlo Felice Bianchi Anderloni (titolare) 10- Aquilino Gilardi (responsabile progetto), 11- Gaetano Ponzoni (cofondatore della Carrozzeria Touring con Felice Bianchi Anderloni).





era caratterizzato dalla grande presa d'aria sul cofano che sembra vibrare come le narici di un toro. Elemento di distinzione della zona posteriore era invece l'audace andamento dei tunnel laterali che rapivano il flusso d'aria proveniente dalla fiancata per farlo defluire velocemente come in un aereo supersonico. Come se questa promessa di velocità da ionosfera non fosse abbastanza, Touring integrò questi elementi aerodinamici in un contesto generale di linee robuste per garantire la sicurezza degli occupanti l'abitacolo, dove si trovavano, a completamento di questa esigenza, cinture di sicurezza e perfino un estintore. La nuova Pegaso sembrava una dream-car, senza orpelli ma che avrebbe spiccato in un salone come

quello di New York. Invece, quella nave persa fu un segno del destino. Dopo il Salone di Torino nell'aprile 1953, la vettura fu esposta in giugno a Barcellona prima di ricevere lievi modifiche (prese d'aria sui parafranghi anteriori) ed essere inviata al Concorso di Eleganza di Stresa e poi ai Saloni di Parigi e Londra. Nel 1954 la vettura con la sua tinta bicolore rosso/nero fu acquistata da Felix Huarte, imprenditore edile amico che sosteneva i grandi progetti di Franco. Targata NA-7445, vinse il concorso di eleganza di San Sebastian, in Navarra, a cui partecipò la moglie di Huarte, per poi essere acquistata da Antonio Creus, un pilota spagnolo piuttosto noto all'epoca. Quest'ultimo la tenne fino a fine anni '50, quando la cedette a

FORMENTI
Sopra, i bozzetti originali del disegnatore della Touring, Federico Formenti, relativi ai condotti dell'aria intorno all'abitacolo e alla loro costruzione secondo la filosofia "superleggera". Più a sinistra, il risultato visto dalla zona posteriore.

Demetrio del Val. Nel 1961 la Z-102 visse finalmente il suo sogno americano nelle mani di Bill Miller, che aveva un ranch in California dove convivevano cavalli e buggy. Miller modificò la carrozzeria per ospitare cerchi da 15" e lavorò sul cambio per invertire l'ordine di innesto dei rapporti. Nel 1979 la Pegaso fu messa all'asta da Christie's a Los Angeles e acquistata da Wasken Manasian all'interno di un lotto di motori e parti originali; dopo la sua morte, il figlio Raffy si prese cura della Z-102 e, dopo averla riportata alle condizioni d'origine, la portò al Concorso di Pebble Beach del 1994 per poi rivenderla l'anno dopo, quando la vettura tornò in Europa.

100mila km

Antonio Creus, il pilota che usò la Pegaso negli anni '50, è stato intervistato da una rivista specializzata spagnola, a cui ha raccontato la sua esperienza con la vettura: "Ho avuto la fortuna di guidare quattro Pegaso -ricorda Creus-, tre delle quali di mia proprietà. Erano grandi macchine, è un peccato che ne siano state costruite soltanto ottantasette. Erano automobili straordinarie, sportive come quanto veloci. La mia prima Pegaso era ver-

de e mi ha portato in giro per l'Europa: la usavo anche per andare alle gare e trainare le mie moto da corsa sul carrello. La seconda Pegaso invece la usai in gara: andava molto bene, a parte un problema di surriscaldamento dei freni. La terza fu una Spider Touring 2.8 che il consorzio Enasa mi affidò per trasformarla in una vera auto da corsa. Lavorai su freni, sospensioni e carburatori. Nel 1956 la Enasa rimpiazzò il 2.8 con un 3.2; ricordo di aver percorso i 2300 km da Madrid a Spa-Francorchamps alla media di 120 km/h, aver partecipato alla 1000 Km facendo il giro più veloce a 168 km/h di media e poi aver fatto ritorno a Madrid il giorno dopo! Infine arrivò questa Z-102 che usai a lungo: ho splendidi ricordi, feci almeno 100mila km con lei. Era impossibile fermarsi senza essere subito circondati da una folla di curiosi: era una vera diva".

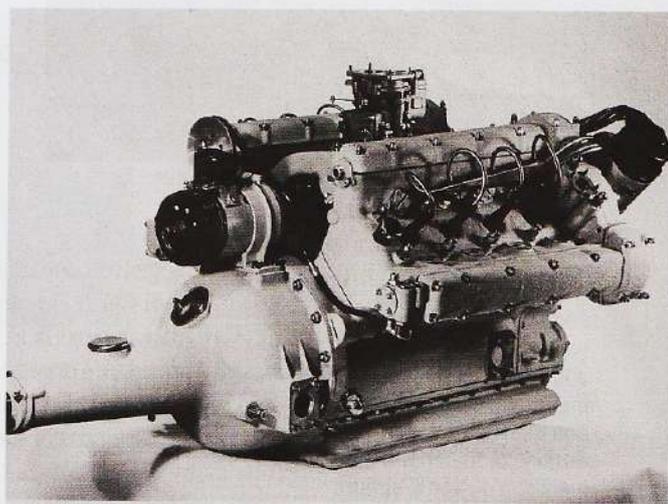
È lecito rammaricarsi pensando a cosa sarebbe diventata la Pegaso se la macchina avesse partecipato a quel salone a New York. Il vento della storia ha soffiato via la casa spagnola, ma il "brivido" di quell'avventura è ancora vivo.

(Traduzione Francesco Pelizzari)

INGRANAGGI

Sotto, a sinistra un depliant d'epoca a colori. A destra, un'immagine del motore: un V8 a 90° di 2,8 litri, in alluminio, bialbero e con tanto di distribuzione comandata da ingranaggi, come i motori da corsa.

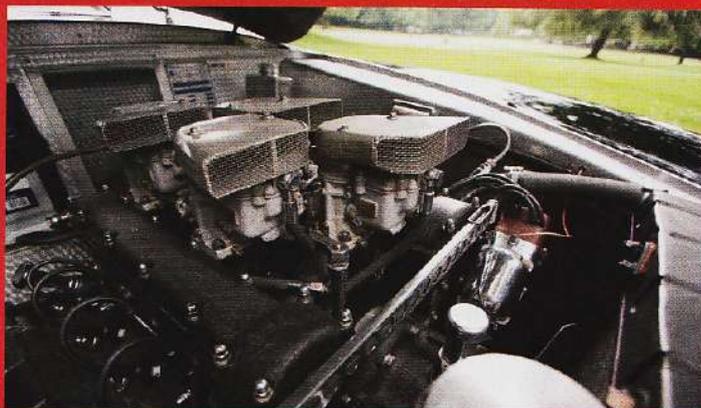
Il progetto si deve all'ingegnere spagnolo Wilfredo Ricart, che lo disegnò per la "vettura di produzione più veloce al mondo". Più in basso, dettaglio dei filtri aria sportivi sui carburatori.



SCHEDA TECNICA

PEGASO Z-102 (1953)

Motore Numero 0102-017-0133 Anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 8 cilindri a V, alesaggio e corsa 80 x 75 mm, cilindrata 2.816 cc, distribuzione bialbero in testa (ingranaggi) e due valvole per cilindro (valvole di scarico al sodio) Alimentazione quattro carburatori Weber Lubrificazione a carter secco Potenza 175 CV a 6300 giri Coppia 21,8 kgm a 3600 giri **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio ZF a 5 marce + RM **Corpo vettura** Costruzione Touring Superleggera, numero di telaio 0-0133, carrozzeria numero 3716, coupé due porte due posti Sospensioni barre di torsione e ammortizzatori idraulici, anteriori a ruote indipendenti, posteriori ponte De Dion Freni a tamburo sulle 4 ruote **Peso** 1270 kg **Prestazioni** Velocità massima 225 km/h, accelerazione 0-100 km/h 8,5 secondi





Il grande rimpianto



A FINE 2016 HA PRESENTATO IL LIBRO SULLA CARROZZERIA DI SUO NONNO E SUO PADRE, NELLA QUALE NON POTÉ AVERE UN RUOLO A CAUSA DELLA SUA CHIUSURA PREMATURA

DI RODOLFO SOLERA

BARCETTA

In alto e qui sopra, la Ferrari 166 MM è stata una delle automobili carrozzata Touring più importanti della storia. Con quest'auto è nato il termine di "barcetta" che individua un tipo di vetture da competizione.

L'ingegnere Giovanni Bianchi Anderloni, figlio di Carlo Felice e nipote del fondatore della carrozzeria Felice Bianchi Anderloni, è presidente onorario e conservatore del Registro Internazionale Touring Superleggera e continua, con la stessa passione e dedizione, quell'incessante lavoro di consulenza tecnica e ricerca storica iniziato dal padre nel 1995 con la fondazione del Registro. Dopo una vita passata nella nautica, ha potuto immergersi anima e corpo nella storia dell'azienda di famiglia e coronare così, almeno in parte, un sogno trasformatosi in rimpianto.

► La prima domanda è scontata: perché nautica e non automobili?

Perché la Carrozzeria Touring chiuse prima che io terminassi gli studi in ingegneria. Poi, una volta laureato, con mio padre in Alfa Romeo, io e altri miei amici chiedemmo di essere assunti al Portello. Ebbene, lui raccomandò l'assunzione dei miei amici ma non la mia perché non voleva essere tacciato di favoritismi. Il bello è che la direzione del personale era comunque favorevole alla mia assunzione, ma a quel punto i venti di crisi convinsero l'Iri a sospendere le

assunzioni. Così, a fine 1972 fui assunto alla Distribuzione Industriale e Marina SpA e passai tutta la mia vita professionale nella nautica da diporto.

► Un nuovo libro sulla Carrozzeria Touring: perché? Erano molti anni che il libro "Carrozzeria Touring", scritto da Angelo Tito Anselmi insieme a mio padre, era esaurito. Da tutto il mondo ci arrivavano richieste di ristamparlo. Qualche anno fa avevo telefonato a Tito Anselmi proponendogli di rimettersi all'opera per rifare e ampliare il vecchio libro. Ma nel 2010 se n'è andato. L'idea però mi è rimasta e tre anni fa mi sono messo al lavoro.

► Suo nonno Felice fu un protagonista dell'epoca eroica dell'automobile. Allora c'era tutto da inventare: qual è stato il suo merito maggiore?

Le sue creazioni si distinsero non solo per l'eleganza e la purezza delle linee, ma anche per la funzionalità e la comodità unita a prestazioni eccezionali. È vero che c'era tutto da inventare, ma è anche vero che il successo arrivava a chi sapeva porsi sempre nuovi traguardi e questo Felice Bianchi Anderloni seppe farlo meglio di tanti altri.

► Questa miscela di tecnica e stile si ritrova nei car-

rozzi italiani in generale: si può dire che la Touring sia stata un punto di riferimento per chi è venuto dopo?

Probabilmente sì. Il motto della Touring "Il peso è il nemico, la resistenza all'aria l'ostacolo" veniva dall'esperienza diretta nelle corse. La sintesi stilistica di quel motto creò forme e strutture. Nacque il sistema brevettato "Superleggera", che potrebbe essere sinonimo di "Granturismo". Cioè di quel tipo di automobile che negli anni '50 e '60 è stato interpretato dai migliori carrozzieri e che in Italia abbiamo saputo fare come nessuno.

► Con la ripresa del dopoguerra suo padre Carlo Felice, seconda generazione, inaugurò un nuovo filone creativo. Qual è la differenza più evidente tra due progetti specchio di due momenti differenti della nuova epoca, la Ferrari 166 MM Barchetta e l'Aston Martin DB4?

Mio padre Carlo Felice, nel Giugno 1948, alla morte improvvisa del nonno, rimase di colpo solo alla guida tecnica e progettuale della Carrozzeria Touring. Due mesi dopo ottenne il contratto con Enzo Ferrari per la 166 Sport MM Barchetta, dimostrando subito che i concetti di eleganza, creatività e semplicità delle forme non erano stati dimenticati o mortificati. Non è possibile fare il confronto fra due progetti nati a distanza di sette anni l'uno dall'altro, ma è facilissimo riconoscere quella continuità di linee e di pensiero di cui parlavo prima, continuità che non riesco a riconoscere in quasi nessuna delle altre Carrozzerie contemporanee alla Touring. La spiegazione credo che sia molto semplice: Felice e Carlo Felice da "titolari" della loro azienda guidavano saldamente i loro disegnatori e seguivano da vicino le loro creazioni; nella maggior parte delle altre Carrozzerie erano i vari designer che si susseguivano nella responsabilità progettuale a dare la loro impronta.

► Nella storia della Touring c'è un paradosso. È stata la prima carrozzeria a concepire l'automobile di pregio come un perfetto mix di forma e contenuto, ma è stata anche la prima a chiudere i battenti. Come se lo spiega?

Non è proprio così: fu preceduta da altre carrozzerie famose, come Sala o Castagna. Non fu una crisi creativa o di idee, ma un complesso di circostanze. Per soddisfare i contratti per il montaggio della Hillman Superminx, la costruzione delle coupé Sunbeam Venezia e Alpine, e insieme assicurare le consegne di Maserati 3500 GT, Lancia Flaminia GT e Convertibile, Alfa Romeo 2600 Spider e ancora accettare nuove commesse, era stata avviata la costruzione

del nuovo stabilimento di Nova Milanese, modernissimo e con capacità di 80 vetture al giorno. L'interruzione improvvisa del contratto con il Gruppo Rootes provocò il tracollo finanziario che portò alla chiusura della Carrozzeria.

► I 90 anni della Carrozzeria Touring si sono celebrati insieme ai 100 dalla nascita di suo padre, Carlo Felice. Che ricordo ne conserva?

Struggente e indescrivibile, con il rimpianto di non aver potuto affiancarlo nel suo lavoro e seguire le tracce sue e del nonno. Un altro rimpianto molto

grande è quello di non essere riuscito a convincerlo, negli ultimi anni della sua vita, a "passarmi le consegne" del suo archivio. Forse pensava di vivere più a lungo, ma se ne andò improvvisamente, a causa di una polmonite trascurata, il 7 Agosto 2003. Il suo archivio era incredibilmente disordinato: sembrerebbe un controsenso, ma lui sapeva infilare una mano nel mucchio ed estrarre come per magia la fotografia o il documento che cercava. La stanza in cui conservava il tutto era off-limits per chiunque. Ancor oggi non ho finito di mettere in ordine l'archivio e ogni tanto salta fuori qualche documento inedito.

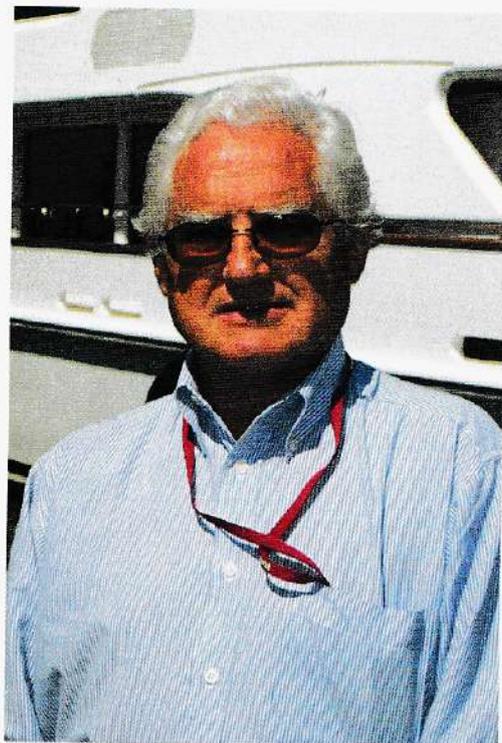
► Le alterne vicende hanno fatto sì che la terza generazione non potesse arrivare alla guida dell'azienda. Lei, giovane studente d'ingegneria, sarebbe stato il predestinato successore?

La chiusura definitiva avvenne il 31 Dicembre 1966. Non credo che mio padre mi avesse predestinato, ma sono sicuro

che gli sarebbe molto piaciuto se uno o tutti e due i suoi figli avessero scelto di entrare nella Carrozzeria Touring Superleggera. Da parte mia stavo studiando Ingegneria Meccanica, indirizzo costruttivo, in particolare Costruzioni Automobilistiche. Avevo tutte le intenzioni di iniziare a lavorare in Carrozzeria, ma non feci in tempo. Più fortunato se si può dire, è stato mio fratello Alberto che ha potuto lavorare al reparto verniciatura, come apprendista e assistente del responsabile di reparto, per tre mesi, prima della chiusura.

► Cosa rimane oggi dell'esperienza creativa di tanti talenti italiani e della Touring in particolare?

Oggi le automobili si assomigliano molto, non c'è identità di marchio. Il nome Carrozzeria Touring Superleggera però esiste ancora e, pur producendo numeri limitatissimi, ha trovato in Louis de Fabribecker un giovane designer ma capace di garantire, ancora una volta, una continuità di pensiero della Carrozzeria non riscontrabile in altri marchi.



INGEGNERIA
Giovanni Bianchi Anderloni dopo la laurea in ingegneria ha passato l'intera sua vita lavorativa nella nautica. Con soddisfazione, ma anche con la passione per le automobili sempre presente.