

31-5

AUTO

DIGEST

& Classic

N. 63 An
Mensile -
€5,00 Italy



**LE NUOVE CABRIOLET
GUIDA ALL'ACQUISTO**



TEST MERCEDES SLK



LANCIA FLORIDA I e II
ALFA 2600 e FLAMINIA TOURING



JENSEN FF E FERRARI



LE DOLCI SCOPERTE

Lancia Flaminia Convertibile e Alfa Romeo 2600 Spider / Era il tempo della Dolce Vita, si riassaporavano i piaceri di gustare al massimo i momenti di libertà e dei ritrovati successi. Le due prestigiose case italiane chiesero entrambe alla Touring di realizzare le versioni aperte delle loro ammiraglie a 6 cilindri

di Valerio Alfonzetti foto Edi team



Li chiamavano "cumenda", erano una pattuglia di agiati e paffuti signori che negli Anni 60 monopolizzavano i ristoranti più esosi, i night club e le gioiellerie per i regali alle loro fidanzate, che allora si definivano più direttamente amanti. Performance amorose a parte con bellissime soubrettine (allora la parola Escort era solo nella mente di futuri manager Ford...) i

"cumenda" avevano la gioia di buttare in faccia a tutti il loro benessere e il loro successo. Accanto ai pochi che potevano permettersi Ferrari e Rolls, c'era anche una schiera di (molto) benestanti che desiderava ugualmente godersi la vita pur non avendo possibilità illimitate. A costoro le case automobilistiche proponevano automobili sportive di prestigio nella fascia fra i 2 e mezzo e i tre milioni e

mezzo di lire, mentre una Ferrari ne costava 5,5/6 e a quel tempo era una bella differenza. Il "cumenda" comunque, per abitudine o per stazza non amava le spider scomode e piccole e solo la Mercedes per molti anni lo aveva compreso, dovendo confrontarsi con il mercato nordamericano. Lancia e Alfa Romeo, alla fine degli Anni 50, decisero però di prendersi quella fetta di





mercato che fino allora solo i carrozzieri italiani erano riusciti a penetrare. E lo fecero coinvolgendo entrambe uno di questi, Carlo Felice Bianchi Anderloni, titolare della Carrozzeria Touring.

Chi scrive ebbe modo di intervistarlo sull'argomento; l'Ingegnere Bianchi Anderloni ci disse che "fu una grande soddisfazione e un grosso salto dimensionale per la carrozzeria Touring ottenere entrambe le commesse e fu una scommessa costruirle in modo così diverso una dall'altra".

Una era infatti per un'azienda di stato, l'Alfa, l'altra per un'industria privata, la Lancia di Giovanni Pesenti, che volle il progetto realizzato in quattro e quattr'otto. "Si presentò in azienda una sera di fine luglio accompagnato

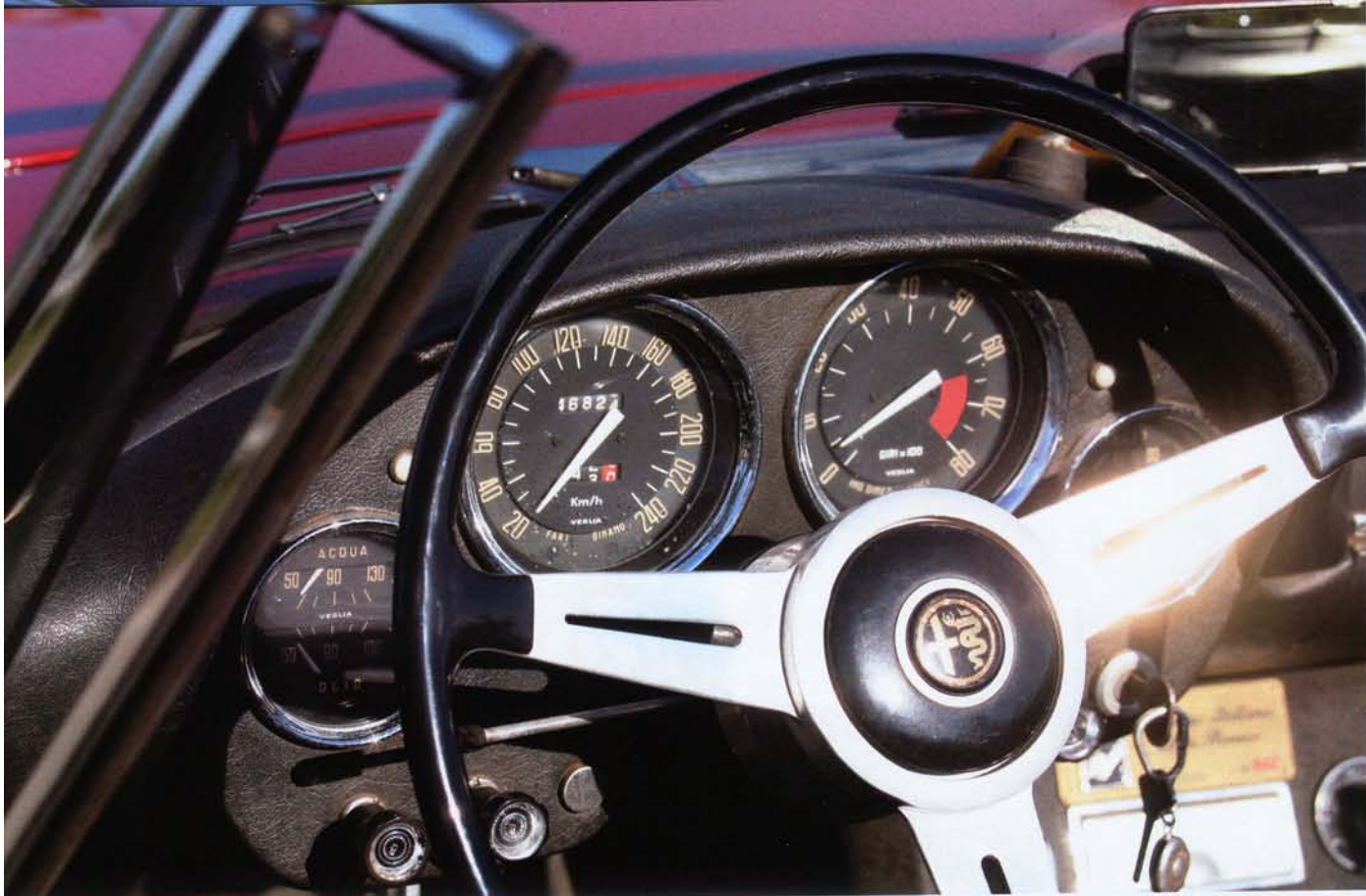
da Antonio Fessia, ingegnere responsabile della progettazione Lancia e mi garantì la commessa a condizione che i figurini fossero stati pronti per il settembre successivo" ci raccontò Bianchi Anderloni che, con il personale quasi tutto in ferie, si recò a Milano Marittima dove soggiornava il prezioso collaboratore Federico Formenti, l'unico capace di mettere in bella copia le idee di Anderloni. Iniziarono a schizzare le prime linee della nuova cabriolet in spiaggia definendone prestissimo l'aspetto definitivo. "Finite le vacanze, in settembre, stendemmo i figurini e li sottoponemmo a Pesenti", ricordava Anderloni. "Di solito, dopo essersi fatto annunciare due o tre giorni prima, Pesenti arrivava trafelato con la sua corte alle otto di sera dicendo

SUPERLEGGERA

Era un brevetto di Touring la carrozzeria in alluminio montata su una struttura di sottili tubi. Se ne fregiava la Flaminia, mentre l'Alfa Romeo 2600 aveva la carrozzeria d'acciaio

perentoriamente che aveva solo pochi minuti da dedicarci; poi alle cinque del mattino era ancora lì, intorno al tavolo da disegno a definire insieme con noi gli ultimi ritocchi alla vettura, segno di una passione sincera e naturale per l'automobile, al di là di ogni considerazione economica e industriale".

Storia completamente diversa per l'Alfa Romeo "Allora il direttore generale dell'Alfa era Quaroni - ci raccontò Bianchi Anderloni, e con la caratteristica indecisione di chi ha



COMODA MA SPORTIVA

Il carattere della 2600 era coerente con il marchio Alfa Romeo: grintoso ma robusto, permetteva prestazioni elevate raggiungendo circa 200 km/h di velocità massima

sempre da rispondere a dei superiori mi chiese dapprima i figurini per una spider su telaio della 2000 dalla caratterizzazione sportiva e scarna, poi, visti i disegni e un primo modello in gesso, chiese una vettura più ricca e non esasperatamente sportiva. Ma neanche i disegni lo convinsero ad affidarci la commessa. Noi allora decidemmo di allestire ugualmente una vettura ed esporla al Salone di Torino del 1957". Una volta visto il prototipo, Quaroni non ebbe più dubbi e chiese ad Anderloni di

produrre la vettura in piccola serie, solo che al contrario della Flaminia che era tutta in alluminio, per ragione di costi l'Alfa Romeo chiese che la carrozzeria fosse interamente di acciaio. Nacquero così le due cabriolet italiane di prestigio degli Anni 60. Entrambe sarebbero state prodotte in numero limitato confermando come il mercato italiano non abbia mai accolto con favore vetture di questo tipo. La Flaminia Convertibile venne presentata al Salone di Ginevra del 1960 e fece scalpore per la sua bellissima linea nella quale si notavano gli originali fanali posteriori inusitatamente grandi e i quattro fari anteriori chiusi da una cornice trapezoidale. Notevoli anche le finiture con la selleria di pelle e i tappetini in moquette di fibra naturale. Caratteristica la



forma dei sedili, detti a trifoglio, e la leva del cambio posta a fianco del tunnel. Meccanicamente ripeteva lo schema delle ultime Aurelia con il motore 6 cilindri a V di 2458 cc da 119 Cv, sospensioni anteriori a ruote indipendenti e ponte De Dion posteriore. I freni erano a disco con servofreno. Il cambio a 4 rapporti. La velocità massima dichiarata di 178 km/h. Prestazioni che anche in casa Lancia non ritennero soddisfacenti e quindi, all'inizio del 1962 fu presentata la versione 3c con tre carburatori doppio corpo che sviluppava 140 CV per 190 km/h. Ultima evoluzione, nel 1963, la versione 2,8 da 2775 cc e 146 CV che non guadagnava tanto in velocità (193 km/h) quanto in elasticità e silenziosità di marcia. La Flaminia convertibile cessò di esser prodotta nel

1964 ma restò in listino fino al 1968 in quanto ne erano rimaste in stock un buon numero. Erano state prodotte 847 vetture, di cui 421 2.5, 246 3c e 180 2.8.

Lo spider Alfa Romeo entrò in produzione con il motore 4 cilindri 2000 da 115 Cv nel 1958, in versione sia per l'Europa sia per gli USA. La vettura soffriva però del motore poco potente e l'equipe dell'Ingegnere Orazio Satta Puliga progettò in breve tempo un motore 6 cilindri bialbero di 2584 cc, sempre con lo schema Alfa dei sette supporti di banco, teste in lega leggera, camere di scoppio emisferiche, alimentazione singola con tre carburatori doppio corpo, cambio a 5 rapporti. Il sei cilindri si rivelò generoso e robusto, pressoché indistruttibile. La 2600 Spider

fu presentata nel febbraio 1962 con un frontale a quattro fari del tutto diverso da quello della 2 litri mentre la coda restò pressoché invariata. " Apparentemente, perché - ci raccontò Anderloni- tutta la scocca dovette essere modificata per soddisfare un desiderio specifico di Mangano, allora direttore generale dell'Alfa Romeo, il quale avendo la moglie americana aveva preso molte abitudini americane tra cui quella per la capote robusta e priva di pieghe, ripiegabile facilmente e i suoi ingombri finali ci costrinsero a riprogettare buona parte della scocca. Il che favorì comunque anche l'abitabilità dei due posti di fortuna posteriori. La 2600 Spider, grazie ai suoi 145 cavalli aveva prestazioni degne di un'Alfa con 200 km/h di velocità massima. Le



CARTA D'IDENTITÀ LANCIA FLAMINIA CONVERTIBILE

Motore anteriore 6 cilindri a V di 60°
 Cilindrata 2.458 cc
 Distribuzione monoalbero a camme
 Potenza 117 Cv a 5.600 giri
 Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce
 Peso 1.400 kg
 Freni anteriori e posteriori a disco
 Dimensioni lungh. 4.500 mm, largh. 1.660 mm,
 Velocità massima 175 km/h



CARTA D'IDENTITÀ ALFA ROMEO 2600 SPIDER

Motore anteriore 6 cilindri in linea
 Cilindrata 2.584 cc
 Distribuzione bialbero a camme in testa
 Potenza 145 Cv a 5.900 giri
 Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Peso 1.220 kg
 Freni anteriori e posteriori a disco
 Dimensioni lungh. 4.500 mm, largh. 1.690 mm,
 Velocità massima 200 km/h



MOTORE COLORATO

Nelle foto al centro i motori 6 cilindri, uno a V (Lancia a sinistra), l'altro in linea bialbero a camme in testa (Alfa Romeo a destra). Il coperchio di quest'ultimo, nell'esemplare fotografato che fu esposto ai Saloni dell'automobile, è verniciato in verde, anziché essere metallo lucido come in tutti gli altri esemplari



IL REGISTRO INTERNAZIONALE TOURING SUPERLEGGERA

L'annuncio ufficiale della costituzione del Registro Internazionale Touring Superleggera (RITS) fu dato da Carlo Felice Bianchi Anderloni nel 1995. L'attuale Presidente del Registro, Franco Ronchi, ebbe un ruolo determinante in occasione di un incontro con mio padre. Da allora siamo giunti a oltre 400 iscritti, soci e amici conosciuti negli anni durante memorabili raduni con la presenza di vetture che rappresentano la storia dell'automobile. Scopo del Registro è la valorizzazione storico-culturale delle automobili carrozzate Touring e Touring Superleggera attraverso il censimento delle auto esistenti; ogni possibile tipo di assistenza per ricerche storiche e per l'accertamento del rispetto delle caratteristiche originali, nei lavori di restauro; la pro-



mozione e lo scambio di informazioni fra i collezionisti attraverso incontri, mostre, raduni, convegni, conferenze e manifestazioni similari. Dopo la scomparsa di mio padre nel 2003, sono stato nominato Presidente Onorario.

Giovanni Bianchi Anderloni

www.registrotouringsuperleggera.com
info@touringsuperleggera.com

prime vetture prodotte avevano i freni a disco solo davanti, da fine '63 su tutte le ruote. Le ultime 2600 Spider furono prodotte nel 1965 in concomitanza con la chiusura della Carrozzeria Touring. Ne erano stati prodotti 2.257 esemplari.

La scelta fra le due è soggettiva, l'Alfa è più

grintosa e sportiva, la Lancia più elegante e confortevole e ciò si riflette anche nella guida che è molto più vicina a un'auto attuale che non nell'altra. La Flaminia è pastosa, confortevole, sicura anch'essa, e non manca di grinta quando si schiaccia sull'acceleratore con un rombo pieno e simile quasi a un 12

I DIVI LE AMAVANO

Marcello Mastroianni amò molto la sua Lancia Flaminia Convertibile, cui affiancò una Sport, mentre Ugo Tognazzi è qui ritratto con l'Alfa Romeo 2600 insieme ad Anna Magnani

cilindri. All'epoca erano concorrenti: l'Alfa Romeo costava nel 1962 3.105.000 lire, la Lancia 3.574.000, oggi sono quotate in media l'una intorno a 30.000 euro, l'altra 70.000 anche in ragione della maggior rarità.

La molla che fa scattare il fascino per queste cabriolet grandi non è comunque il desiderio di far voltare le giovani generazioni, ma le emozioni per tutti coloro che hanno vissuto l'età della Dolce Vita, della passeggiata sul Lungomare di Forte dei Marmi, dei playboy italiani a St Tropez, della voglia di vivere ostentando il proprio benessere.