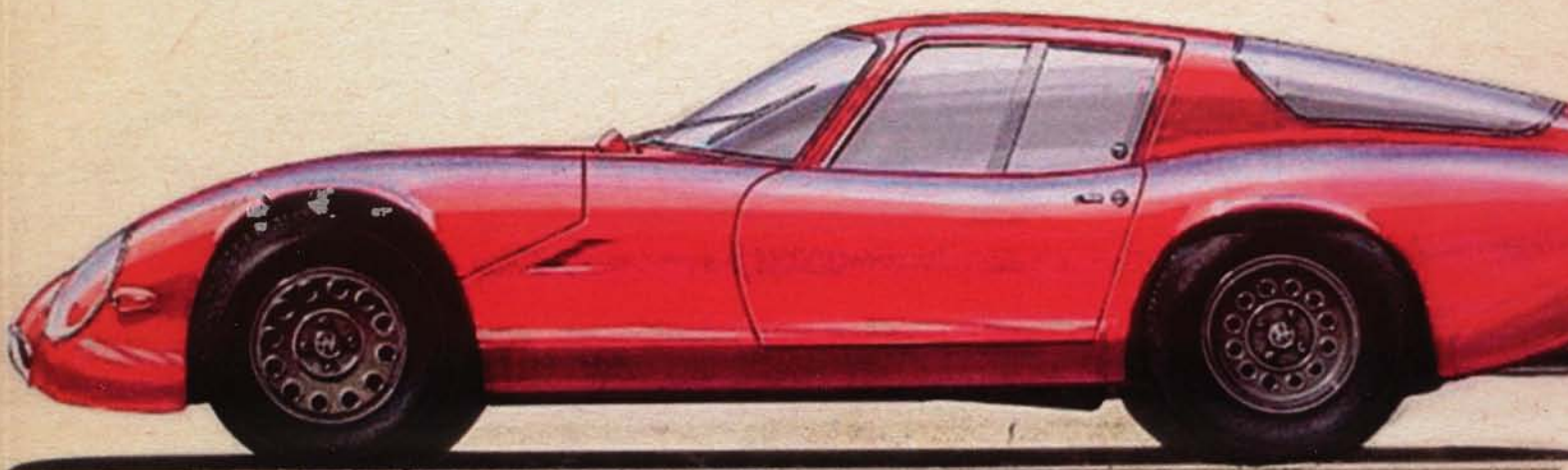
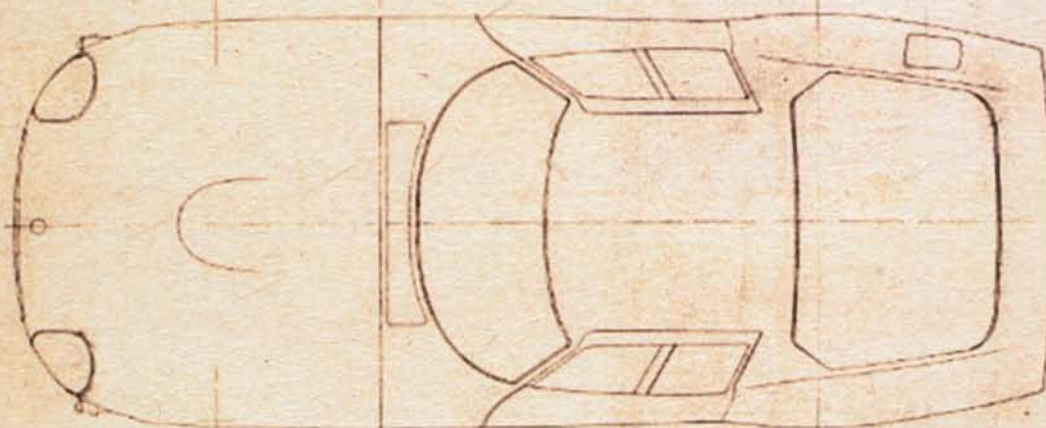
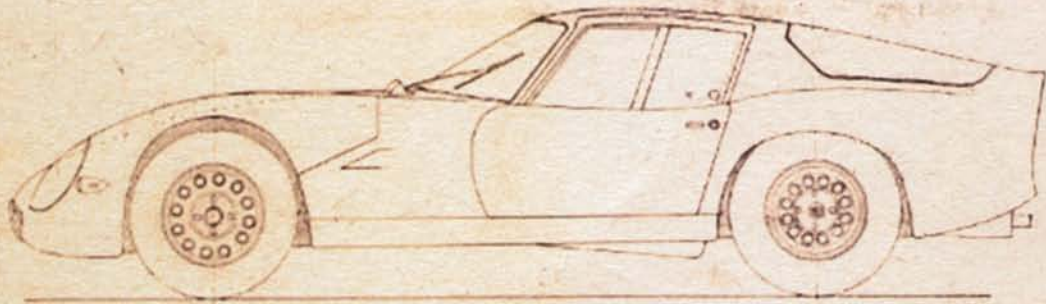


La Manovella



RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

LO STILE ALFA ROMEO



IL MENSILE DI MOTORISMO STORICO PIÙ DIFFUSO IN ITALIA

N. 12 - DICEMBRE 2010 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO L
TARIFFA R.O.C. (EX 207B): POSTE ITALIANE SPA - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE
D.L. 353/2003 (CONV. 27/02/2004 N°46) - ART. 1 COMMA 1, DC/TORINO

ISSN 1593-7600

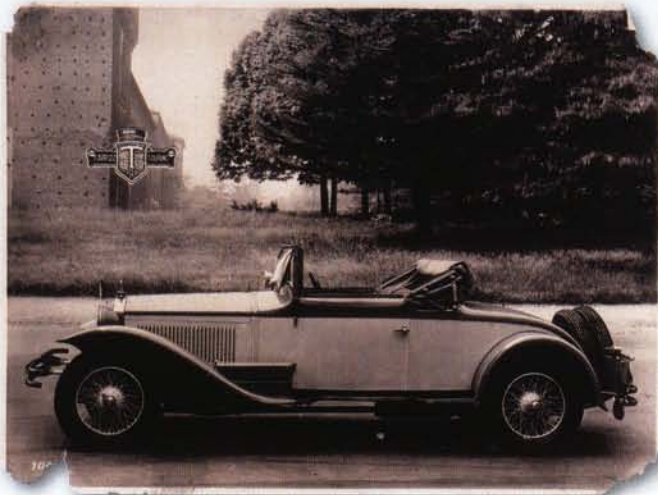


9 771593 760008

0001

TOURING: LA TESTIMONIANZA DI GIOVANNI BIANCHI ANDERLONI

Una delle carrozzerie che ha maggiormente collaborato con l'Alfa Romeo è sicuramente la Touring. Le vetture della Casa del Portello "vestite" da questo "sarto" del metallo hanno partecipato a competizioni e concorsi d'eleganza ottenendo numerosi successi. Felice Bianchi Anderloni,



sportivo. Tutto è nato anche per via del regolamento della Mille Miglia del 1930. Testo in cui, per la prima volta, veniva introdotta la classe "Turismo": vetture chiuse, con telaio di serie. La Touring ha incominciato quindi ad allestire per l'Alfa Romeo alcune berline se-mirigide (denominate

allora Coupé Royal) che hanno vinto nella loro classe nel 1931 con Carlo Gazzabini e Angelo Guatta (su Alfa Romeo 6C 1750 GT) e nel 1932 con Ferdinando Minoia e Gaetano Balestreri (su Alfa Romeo 6C 1750 GTC). La collaborazione dell'Alfa Romeo con la Carrozzeria Touring è diventata in quegli anni sempre più stretta. Sono realizzate molte vetture anche per personaggi famosi: Gabriele d'Annunzio, Benito Mussolini, Duca di Bergamo e Re di Romania. Anche numerosi sportivi, come Franco Cortese e Giovannino Lurani Cernuschi scelgono le Alfa Romeo carrozzate Touring.

Ad ogni risparmio di peso e incremento nell'efficienza aerodinamica corrisponde sempre un miglioramento nelle prestazioni. Tra le competizioni di durata merita di essere citata la Targa Abruzzo. La Touring ha realizzato per questa 24 ore delle berline speciali chiamate

In alto, l'Alfa Romeo 6C 1500 Spyder-Cabriolet del 1927. Di estetica piuttosto classica, ha la carrozzeria realizzata con il sistema Weymann. È equipaggiata con un propulsore a 6 cilindri in linea di 1.487 cm³ in grado di erogare 44 CV. La serie delle 6C 1500 è stata progettata da Vittorio Jano.

Al centro, la 6C 1750 GTC del 1932. Ha partecipato alla Mille Miglia dello stesso anno, affermandosi nella categoria "guide interne" con il duo Minoia-Balestreri.

In basso, la 6C 2300 del 1934. Negli archivi della carrozzeria Touring è classificata come "Berlina speciale superleggera - Modello Aternum". Ha vinto nella 24 ore di Pescara con l'equipaggio Cortese-Severi.



fondatore della Touring, aveva idee tecniche ben precise. Il suo motto: "Il peso è il nemico, la resistenza dell'aria è l'ostacolo", evidenziava i campi nei quali si doveva lavorare per ottenere maggiori prestazioni. Queste esigenze sono state soddisfatte da Anderloni con il "brevetto Superleggera", sistema di costruzione della carrozzeria che permetteva un consistente risparmio di peso. Anche nel campo degli studi aerodinamici l'azienda era all'avanguardia. È stata una delle prime a dotarsi di una rudimentale galleria del vento.

La Touring si è affermata fin da subito nel mondo delle competizioni per le sue qualità apparentemente in contrasto: la leggerezza e l'attenzione per il comfort. Con una forma di carrozzeria, quella chiusa, considerata fino a quel momento inadatta per l'impiego turistico e



“Aternum” (come il fiume che bagna la città abruzzese). Le vetture, allestite per conto della Scuderia Ferrari, sono basate sul nuovo telaio Alfa Romeo 6C 2300. La struttura della carrozzeria semirigida (basata ancora sul sistema Weymann) introduce però alcuni elementi stilistici innovativi.

L'esperienza accumulata con il modello successivo, la 6C 2300 B “Pescara”, è fondamentale per sviluppare nuove forme aerodinamiche. La soluzione Weymann è ormai obsoleta e non soddisfa più le crescenti esigenze tecniche. Nasce così il “sistema superleggera”.

Le intelaiature in legno sono sostituite da un reticolo di sottili tubi di acciaio di piccolo diametro, saldati tra loro. Il rivestimento in pegamoide (tessuto spalmato) e altri elementi in lamiera di acciaio lasciano il posto a un “mantello” di rivestimento in lamiera di alluminio, sagomata a mano e fissata all'intelaiatura in pochi punti di ancoraggio. L'interposizione di spessori in feltro evita il contatto tra alluminio e acciaio. Ottimizzando e differenziando i materiali e relativi spessori si raggiungono valori di peso estremamente esigui unitamente ad una robustezza assolutamente superiore al sistema costruttivo tradizionale. Ovviamente tutto il sistema Superleggera, nei vari dettagli, venne depositato.

La prima vettura in cui viene adottato il nuovo sistema Superleggera è stata la Berlinetta Aerodinamica su telaio AR 6C 2300 MM, appositamente realizzata per la Mille Miglia del 1937. Il peso dell'intera carrozzeria è di soli 126 kg. Le condizioni contrattuali con l'Alfa Romeo per la costruzione della vettura per la Mille Miglia erano che la vettura giungesse a Roma prima di rompersi (il pilota principale, Ercole Boratto era raccomandato nientemeno che dal Duce). Non solo non si ruppe ma trionfò. L'affermazione nelle competizioni è stato naturalmente un ottimo veicolo pubblicitario per la Touring. Realizzava vetture molto simili a quelle che correvano. Da ricordare anche la partecipazione dell'Alfa Romeo alla 24 ore di Le Mans del 1938. Il risultato degli studi è stata la “Berlinetta Aerodinamica” Alfa Romeo 8C 2900 B Lungo, che ha dominato la corsa di Le Mans fino ad un'ora dal termine, prima del ritiro dovuto al cedimento di una valvola mentre aveva un vantaggio di più di dieci giri sul secondo.

L'evoluzione stilistica è proseguita con costruzioni varie, tutte caratterizzate dal sistema Superleggera, su telai 6C 2300 e 8C 2900. Negli anni successivi la Carrozzeria Touring ha continuato a collaborare con l'Alfa Romeo ideando varie carrozzerie.

L'Alfa Romeo 8C 2900 Berlinetta aerodinamica del 1938 ancora priva dei pannelli di carrozzeria permette di apprezzare l'essenziale intreccio di tubi metallici di piccolo diametro sui quali venivano poi applicati i pannelli di metallo. È il sistema “Superleggera”.

