

28/3

NUOVO
SOLO € 6.00

HUDSON ITALIA
UNA BELLA IDEA DI TOURING MA...



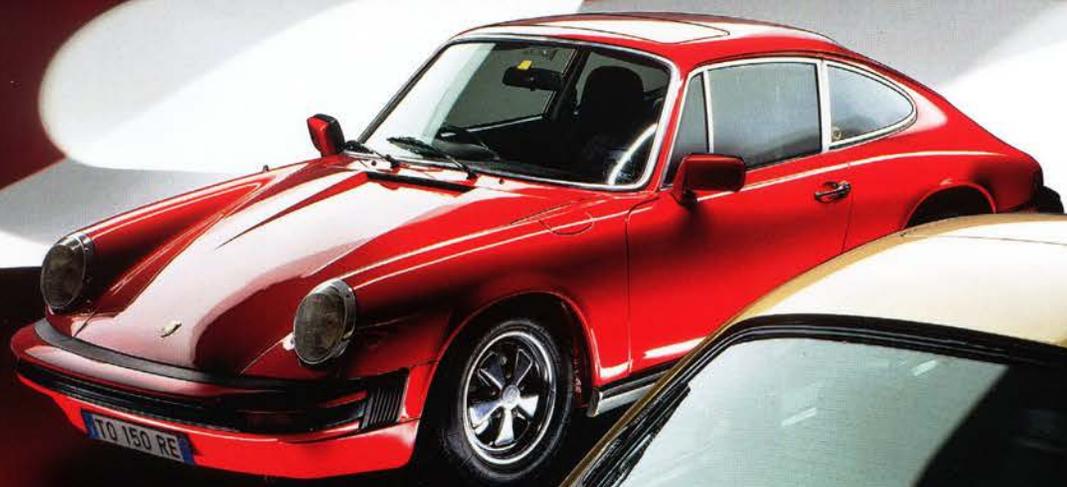
BIMESTRALE | N.07 | MARZO 2013

Octane

L'ESSENZA DELLA PASSION

PORSCHE 911

Ecco perché la serie con i 'paraurti grandi' torna a piacere



CORVETTE, 60 ANNI

Ripercorriamo
la lunga carriera
di un'auto che
è un mito

FORD GT40 DI STEVE MCQUEEN

Da regina in pista
a stella del cinema



MERCEDES 600 LA
LIMOUSINE AMATA
DAI DITTATORI

FERRARI F50
DOPO LE CRITICHE
VIENE RIVALUTATA



www.octaneclassics.it



Dall'alto in senso antiorario
L'Alfa Romeo 6C 2500 S Cabriolet
di Corrado Lopresto; la stessa auto
insieme ad altre Alfa nel cortile del
Castello Visconteo di Pavia; Alfa 2600
e 2000 Spider.



Con le Touring nei colli pavesi

UNA SERIE DI BELLE giornate calde e soleggiate hanno accompagnato il Raduno d'Autunno del Registro Touring Superleggera. Il numero e la qualità delle vetture è stato come sempre notevole: più di trenta Touring, fra le quali spiccavano la Lancia Aprilia Berlinetta del 1946, l'Alfa Romeo 6C 2500 SS Aertlux del 1948 e l'Alfa Romeo 6C 2500 S Cabriolet del 1950. E poi Alfa Romeo 1900 C nelle varie serie, Maserati 3500 GT, Aston Martin DB5, Lancia Flaminia GT e Convertibile, Alfa Romeo 2000 e 2600 Spider hanno fatto da splendida corona. Partenza da Pavia, dalla sede della Riso Scotti Spa, puntando sulla Certosa di Pavia e a San Gaudenzio, presso Cervesina, dove l'omonimo splendido castello è stato trasformato in un raffinato e confortevole resort.

Terminate le registrazioni dei partecipanti e l'occupazione delle camere, con un pullman granturismo si è partiti per la cena a Rivanazzano Terme. La mattina dopo i partecipanti si sono diretti verso le dolci colline dell'Oltrepò, fino all'antica (XI secolo) Abbazia o Eremo di Sant'Alberto di Butrio, gioiellino dell'arte Romanica, ricco di affreschi dell'XI e XII secolo. Poi è stata la volta dell'antico Castello di Oramala, la cui storia risale a prima dell'anno Mille. Nel 1164 Federico Barbarossa lo cedette, insieme al vasto territorio circostante, a Obizzo Malaspina, quale premio per i servizi offerti all'Imperatore. Dopo il divertente tuffo nel Medioevo, si è ripartiti alla volta di Varzi, famosa per i suoi insaccati. Di prammatica una visita all'antico borgo. Nel primo pomeriggio, per le strade

secondarie che si snodano fra le colline, si è arrivati a Zavattarello, dominata dall'alta rocca sulla quale è costruito il poderoso castello, ora restaurato e trasformato in centro culturale. Ultima tappa della giornata il Forte di Stefanengo. Purtroppo l'ora tarda non ha permesso una visita al castello e ci si è limitati alla cantina e agli assaggi degli eccellenti vini da coltura biologica. Rientro quindi a San Gaudenzio. Prima della tradizionale cena di gala si è svolta l'Assemblea annuale dei Soci. La mattina di domenica ci si è diretti subito verso Pavia, parcheggiando all'interno del grande cortile del castello Visconteo. Da qui è iniziata la visita alla Città di Pavia, entrando in alcune chiese fra le più belle dell'Architettura Romanica Lombarda: San Piero in Ciel d'Oro, dove in un'arca

marmorea sono conservate le reliquie di Sant'Agostino; Santa Maria del Carmine e la famosissima basilica di San Michele Maggiore. C'è stato anche il tempo per un breve giro fra i cortili dell'antica Università, e dopo aver gettato anche uno sguardo al Ponte Coperto (distrutto durante l'ultima guerra e ricostruito quasi com'era) si è risalita Strada Nuova. Breve visita al Duomo, alla Piazza della Vittoria chiusa a Sud dall'antico Broletto e ritorno al castello per riprendere le macchine. Passato il Ticino si è percorsa una strada che si snoda sull'argine della riva destra, in pieno parco, per arrivare dopo pochi chilometri, al ristorante Mulino di Limido. Pranzo in allegria, poi 'tutti a casa' e arrivarci al prossimo raduno.
www.registrotouringsuperleggera.com

APPUNTAMENTI

25 GENNAIO-1 FEBBRAIO
Rally Montecarlo Storico
Sulle strade del mondiale
3-6 FEBBRAIO
Rallye Neige et Glace
A Pontarlier, in Franca Contea (F).
6-10 FEBBRAIO
Rétromobile a Parigi
A Parisexpo: da non perdere (F)
8-9 FEBBRAIO
Coppa della Favera
Regolarità nel padovano
8-10 FEBBRAIO
Auto Moto Retro
Al Lingotto a Torino
15-17 FEBBRAIO
Mostra-scambio

A Novegro (MI)
22-24 FEBBRAIO
Milano Autoclassica
Al polo fieristico di Rho-Però (MI)
22-24 FEBBRAIO
WinteRace
A Cortina d'Ampezzo (TN)
23-24 FEBBRAIO
Coppa dei Lupi
Regolarità by night a Sora (FR)
24 FEBBRAIO
Raduno arte, cucina e motori
A Sale Marasino (BS)
28 FEBBRAIO
International Fiat parade
A Bardolino (VR)
2-3 MARZO

Millennium
Mostra-scambio a Roma
2-3 MARZO
Mostra-scambio
A Lombardore (TO)
2-3 MARZO
Mostra-scambio
A Busto Arsizio (VA)
7-10 MARZO
Retro-Classic
A Stoccarda (D)
10 MARZO
Challenge Historic di regolarità
Al Polo Logistico di Mortara (PV)
13-16 MARZO
12 Hours Classic

A Sebring (Usa)
15-17 MARZO
Valli e nebbie
Regolarità a Ferrara (FE)
16-17 MARZO
Mostra-scambio
Ad Osnago (LC)
16-17 MARZO
Trofeo della Secchia Rapita
Regolarità a Modena
17 MARZO
Käfer Tag
Con il Veteran Car Team a Bolzano
22-24 MARZO
Motor Festival
Ad Avignone (F)

10-14 APRILE
Techno Classica
Imperdibile, ad Essen (D)
11-14 APRILE
Con le Freccie Tricolori
Raduno Touring Superleggera (UD)
14 APRILE
Colli Goriziani Historic
Un classico della regolarità
14 APRILE
Trofeo del Grande Fiume
Regolarità nel piacentino
14 APRILE
La Bianchina in frantoio
Raduno nel viterbese
18-21 APRILE
Terre di Canossa

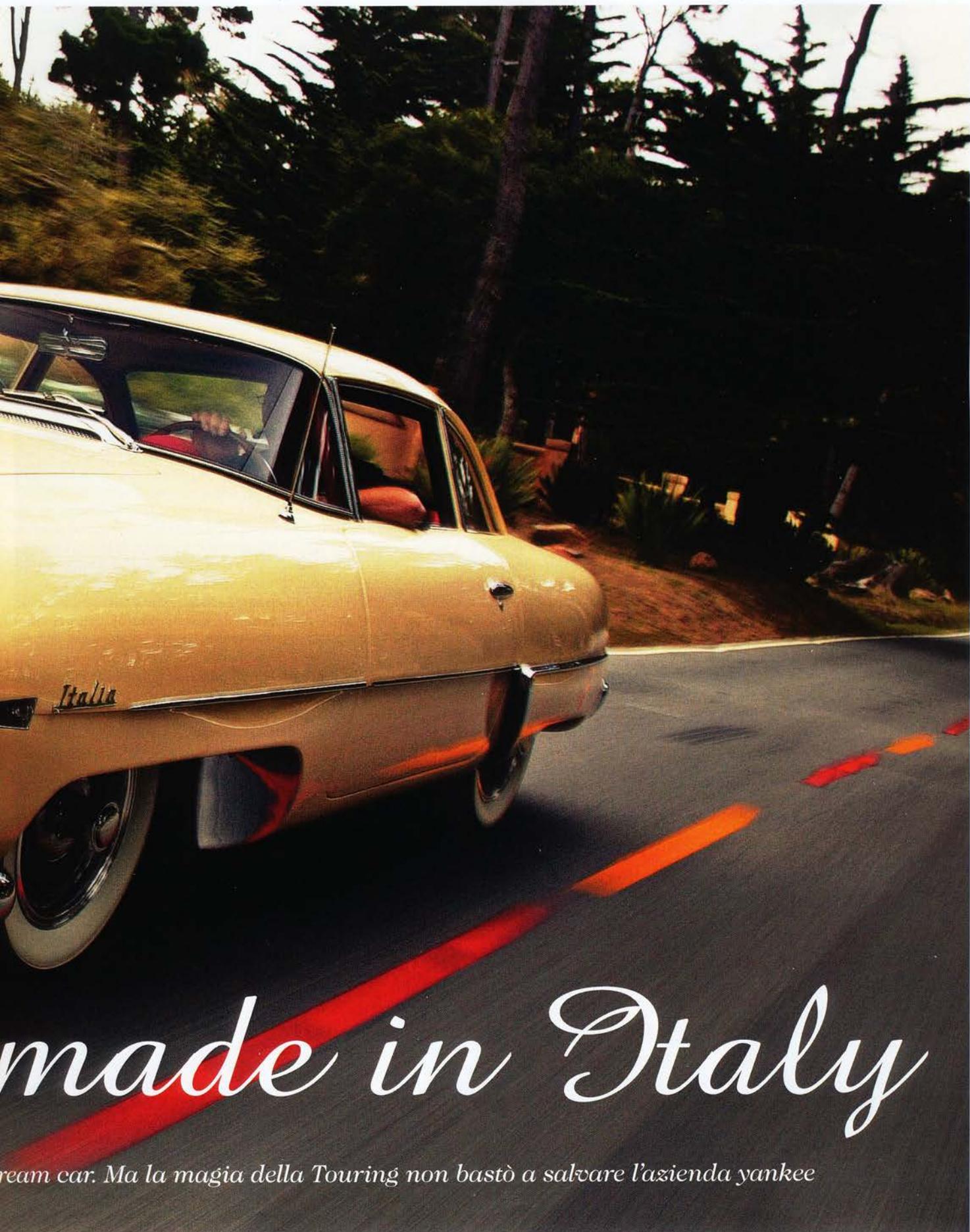
Dai monti al mare (RE)
20-21 APRILE
Vintage Revival
A Monthéry (F)
22-28 APRILE
Tour Auto
Rally, salite e pista (F)
27-28 APRILE
Il Mantovano Volante
Ricordando Nuvolari (MN)
27-28 APRILE
ING Ardenne Roads
A Spa-Francorchamps (B)
28 APRILE
La Bianchina dalla mucca
Bianchina
Raduno a Linate (MI)



Foto Mark Dixon

Jet-propelled

Basata sull'anonima berlina Jet di inizio Anni 50, la Hudson Italia aveva un look da



made in Italy

ream car. Ma la magia della Touring non bastò a salvare l'azienda yankee

M

OLTI DI NOI hanno un debole per i più deboli, le piccole aziende che cercano di farsi largo tra i giganti, e nella saga dell'automobile americana poche aziende possono vantare una storia come quella della Hudson. Produceva delle belle auto, che si distinguevano per la loro qualità costruttiva e la loro affidabilità; ma non riuscì a catturare in modo sufficiente l'immaginazione della potenziale

clientela quando arrivarono i tempi duri. Lo stesso nome, Hudson, che è anche quello di un fiume, sembrava ben poco fantasioso, sebbene, come avvenne per molti costruttori di auto statunitensi, è quello del suo fondatore, in questo caso il proprietario di una catena di grandi magazzini di Detroit che l'aveva creata nel 1908. Si potrebbe discutere a lungo sui motivi per cui l'Hudson abbia avuto un crollo nelle vendite negli anni immediatamente precedenti e successivi alla seconda guerra mondiale, ma un fatto è certo: il processo fu irreversibile. Obbligata a fondersi nel 1954 con la Nash-Kelvinator quale parte di una nuova società, la American Motors, la Hudson insieme alla Nash scomparve nel 1957, quando furono entrambe sostituite da un nuovo brand, la Rambler. Ma solo pochi anni prima la Hudson fece un paio di coraggiosi tentativi per risollevarsi e dare nuova linfa alla sua immagine. Una fu il modello Hornet, una berlina dalla linea aerodinamica e dal tetto piuttosto basso, la cui grande maneggevolezza le consentì di vincere le gare NASCAR (riservate alle auto derivate dalla serie) per alcuni anni. L'altra ebbe meno successo ma fu ugualmente spettacolare: la Hudson Italia. Non c'è alcun premio per chi indovina chi disegnò e costruì questa auto, anche se, come si può immaginare, l'indizio è nel nome. Ai costruttori americani di auto negli Anni 50 piaceva intrattenere relazioni commerciali con l'Italia. Forse tutto questo dipendeva anche dagli ufficiali dell'esercito statunitense che avevano potuto visitare in lungo e largo il nostro Paese durante la seconda guerra mondiale: in ogni caso la maggior parte dei produttori yankee di auto aveva la sua bella 'dream car' largamente influenzata dallo stile italiano, se non addirittura realizzata da qualche carrozziere della Penisola. Bertone, Pinin Farina (che nel 1961 per decreto del Presidente della Repubblica sarebbe poi diventato Pininfarina) e Touring erano i tre più grandi 'sarti' che 'vestivano' telai e motori americani, e fu a quest'ultima che la Hudson commissionò una berlina a due porte di lusso, basata sul pianale di una sua compatta dalla linea piuttosto anonima, la Jet.

Nonostante il nome, la Jet aveva un look che non faceva colpo. Disegnata dal responsabile dello stile Frank Spring, la Jet nelle intenzioni doveva rivaleggiare con un nuovo modello della Ford annunciato per il 1952. Solo che la Jet aveva dimensioni molto più contenute, e il risultato fu un'auto dall'estetica tanto pesante quanto infelice, e ben poco attraente. Ed era costosa da produrre. Le piccole auto, si sa, generano profitti contenuti, a meno che non se vendano tantissime, ma sono costose da sviluppare esattamente come i modelli più grandi. La Hudson sperperò enormi somme di denaro sulla Jet, che oltretutto aveva un prezzo considerevolmente più alto (1858 dollari dell'epoca) rispetto alle rivali prodotte a quel tempo da Chevrolet, Ford e Plymouth. E solo 36.000 Jet trovarono un compratore nel biennio in cui fu prodotta, dal 1953 al 1954.

A parte l'estetica, comunque, la Jet non era una cattiva auto. Come tutte le Hudson prodotte a partire dal 1948, aveva un'impostazione 'step down', che si traduceva in un pavi-

mento ribassato rispetto alla parte perimetrale dello chassis, per dare più spazio all'abitacolo e abbassare il baricentro. Aveva un motore a 6 cilindri in linea a testa piatta, che nella versione monocarburatore sviluppava 104 cavalli e 114 in quella a due carburatori e con teste dei cilindri ad alta compressione. Disponibile con un cambio manuale a tre marce, aveva come optional l'overdrive, e la stampa specializzata dell'epoca la giudicò positivamente, sostenendo che sarebbe bastato far conoscere quest'auto per far sì che si vendesse da sola. In base a una leggenda metropolitana la Hudson avrebbe commissionato 25 esemplari dell'Italia in modo da poterla omologare in tempo per farle correre la Carrera Panamericana. Ma questa asserzione sembra francamente improbabile: ben più plausibile l'ipotesi in base alla quale, più semplicemente, la Hudson volesse un qualcosa che l'aiutasse a recuperare sul piano dell'immagine complessiva come azienda.

Il primo meeting tra i vertici della Hudson e quelli della Carrozzeria Touring avvenne in occasione del Salone di Bruxelles del 1952. Ecco come raccontava quell'evento l'allora 'numero 1' della Touring, Carlo Felice Bianchi Anderloni, scomparso nel 2003: 'Il primo incontro avvenne su presentazione di un comune amico, giustamente convinto che a quella marca americana di automobili avrebbe fatto bene un soffio di italianità per ringiovanire la sua immagine non più eccelsa per stile e vecchiotà di meccanica.

'L'impressione reciproca fu favorevole - prosegue il racconto di Carlo Felice Bianchi Anderloni - e la bozza di accordo fu festeggiata in un ristorante della Grande Place di Bruxelles, dove alla fine di una cena a base degli immancabili e squisiti molluschi tipici del luogo, l'agreement di massima per l'inizio di uno studio di carrozzeria fu schizzato su un tovagliolo (vedi box). Poi presentammo ai vertici Hudson un modellino in scala 1:10 che fu approvato e che piacque anche ai dealer nel corso di una successiva riunione avvenuta a Londra. La Hudson ci inviò poi una vettura completa anziché un telaio pregandoci di usarla un po' prima di smontarla per allestire il prototipo in scala 1:1.'

Un contratto definitivo per 25 esemplari di Jet Italia fu siglato a dicembre del 1953. 'Ma poi dall'America - racconta Carlo Felice Bianchi Anderloni - non arrivarono meccaniche e telai assemblati per benino, come credevamo noi, ma 25 casse piene di tutto quello che era necessario per assemblare quello che credevamo di ricevere... già assemblato. Dire che fummo presi dal panico sarebbe poco, ma a quel punto non rimaneva che fare buon viso a cattivo gioco e trovare una soluzione al problema.

'Richiedemmo subito in America i manuali di assemblaggio e decidemmo di organizzare una linea di montaggio della meccanica. Ma dove si poteva creare una catena di almeno sette od otto stazioni nel nostro stabilimento di via Breme che era già completamente pieno? Il più grande impianto di Nova Milanese infatti era ancora di là da venire.

'La fortuna aiuta gli audaci e così riuscimmo a convincere Pierino Zavattarelli, proprietario in via Marcellino Ammiano 1 a Milano di una piccola ma molto ben attrezzata officina specializzata nella messa a punto e preparazione di macchine sportive, a diventare l'assemblatore ufficiale in Italia di quel modello con meccanica americana. Tutta l'organizzazione riuscì molto bene ed ebbe il plauso della Casa madre.

'Noi consegnavamo vetture collaudate e provate su strada su un percorso prestabilito. Fu veramente un lavoro nuovo per una carrozzeria, che anticipò di parecchi anni, e naturalmente su scala molto inferiore, il famoso accordo fra la Pininfarina e la Cadillac per la Allantè. E per non perdere tempo in pratiche burocratiche il prototipo della Hudson →

Nell'altra pagina
'Potete scegliere il colore che volete, purché sia crema'. Tutte le Italia furono verniciate in quel colore, con gli interni rossi. I sedili anteriori erano stati oggetto di un accurato studio ergonomico, inusuale per quell'epoca, e le porte che comprendevano una porzione del tetto agevolavano l'accesso all'abitacolo.

'Sebbene i motori a sei cilindri sembrassero sorpassati di fronte all'ossessione per i V8, la Hudson Italia aveva sicuramente un che di esotico'



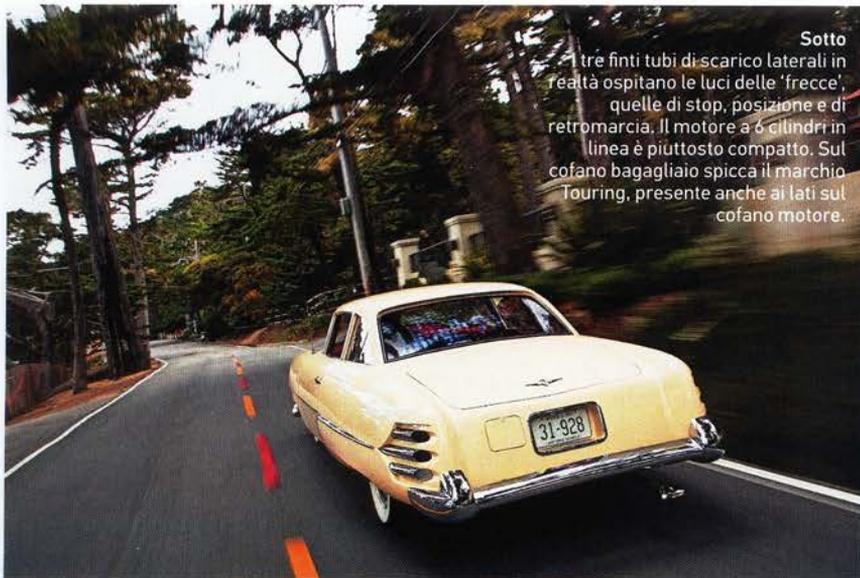


DAL TOVAGLIOLO ALL'AUTOMOBILE

QUESTA IMMAGINE esclusiva che ci ha gentilmente fornito Giovanni Bianchi Anderloni raffigura un momento-chiave nella storia dell'Hudson Italia. Infatti suo padre Carlo Felice Bianchi Anderloni, all'epoca 'numero 1' della Touring, è ritratto al volante di una delle 25 Hudson Italia prodotte in tiratura limitatissima durante un test per le strade di Milano prima che l'auto fosse spedita in America. L'accordo fra Hudson e Touring fu siglato sul tovagliolo di un ristorante di Bruxelles nel 1952, con un primo schizzo dell'auto e alcuni particolari della carrozzeria. Questo comunque non è l'unico caso in cui l'idea di un'auto nacque sul tovagliolo di un ristorante: anche il 'Bulli', il veicolo commerciale derivato dal Maggiolino, fu schizzato dall'importatore americano della Volkswagen, Max Hoffman, nello stesso modo durante un pranzo con i vertici della Casa tedesca. Ed è arrivato ai giorni nostri anche l'unico prototipo realizzato dalla Touring della Hudson Italia in versione a quattro porte, che però non ebbe un seguito produttivo.



'Proprio quando le prime Italia erano pronte per essere imbarcate per l'America, la Hudson era ormai sul punto di morire'



Sotto
I tre finti tubi di scarico laterali in realtà ospitano le luci delle 'frece', quelle di stop, posizione e di retromarcia. Il motore a 6 cilindri in linea è piuttosto compatto. Sul cofano bagagliaio spicca il marchio Touring, presente anche ai lati sul cofano motore.



1954 HUDSON ITALIA

MOTORE 3302 cm³, 6 cilindri in linea, teste dei cilindri in alluminio, due carburatori Carter **POTENZA** 114 cavalli a 4000 giri **COPPIA** 224 Nm a 2000 giri **TRASMISSIONE** Cambio manuale a tre marce (overdrive optional), trazione posteriore **STERZO** A rullo e vite senza fine **SOSPENSIONI** Anteriori: a quadrilateri trasversali diseguali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra antirollio. Posteriori: ponte rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori telescopici **FRENI** A tamburo **PESO** 1229 kg **PRESTAZIONI** Vel max 160 km/h, da 0 a 100 km/h in 15,1 secondi

Italia era tornato in America con gli stessi documenti con cui era entrata in Italia la vettura di serie, sui quali era scritto 'modello berlina'. In effetti si trattava pur sempre di una berlina, ma questa era una fuoriserie!
Fin qui il racconto di Carlo Felice Bianchi Anderloni. Il lotto di 25 auto - l'unico completato, visto come poi è andata a finire la Hudson - arrivò negli Usa nell'autunno del 1954. A quel punto, però, la Hudson era quasi scomparsa come marchio, essendo stata assorbita dalla American Motors, ed era difficile trovare acquirenti per una Hudson a sei cilindri che costava più di una Cadillac. Ed Souers della 'Hudson Essex Terraplane Historical Society' ha restaurato una Italia, ne sta restaurando un'altra e possiede l'unico esemplare esistente a quattro porte, un prototipo realizzato anch'esso dalla Touring e che era la prefigurazione di un futuro sviluppo della gamma mai avvenuto: 'La Hudson Italia - spiega - arrivò troppo tardi per poter salvare l'azienda. Tutti gli esemplari prodotti dalla Touring erano stati verniciati in color crema con interni crema e rosso, ma molte poi furono riverniciate negli States in vari colori. E su qualcuna venne anche montato un altro motore. Furono acquistate più da progettisti e stilisti eccentrici che da gente famosa.'
A quell'epoca, le 'dream car' come la Chrysler Dual Ghia di metà Anni 50 facevano effetto: non a caso questo modello prodotto in piccola serie fu acquistato da vip come Frank

Sinatra, Ronald Reagan (che la perse giocando a poker con Lyndon Johnson, che poi la tenne per alcuni anni), Sterling Hayden, Richard Nixon e Dean Martin, che tra l'altro ne guidò una nel film 'Baciarmi, stupido' (1964, regia di Billy Wilder). Invece la Hudson Italia rimase nell'ombra. Si dice che un esemplare sia stato acquistato dall'attore, pianista e personaggio televisivo Valentino Liberace (1919-1987) che lo fece riverniciare in color argento con interni neri: ma recentemente quest'auto con l'attuale proprietario è tornata alla verniciatura e agli interni originali.
Sebbene negli States i motori a sei cilindri fossero in un certo senso giudicati sorpassati dalla moda imperante dei V8 a metà degli Anni 50, la Italia aveva sicuramente un che di esotico. Fra le sue particolarità stilistiche figurano le porte che incorporano una parte del tetto per migliorare l'accesso all'abitacolo - un'idea portata avanti da Frank Springs sulla sua Peerless V16 prototipo del 1931 - le prese d'aria sopra i fari e quelle davanti alle ruote posteriori che avevano la funzione di raffreddare i freni. Tutti i parafranghi nascondono parzialmente alla vista le ruote, per dissimulare lo chassis 'basso' tipico delle Jet di serie, e per dare più sportività alla linea dell'auto furono scelte delle ruote a raggi Borrani a gallettone centrale, che legano molto bene con i pneumatici a fianco bianco. L'aria da 'Jet-propelled' viene enfatizzata anche dai tre finti piccoli tubi di scarico ai lati della coda, che in realtà racchiudono le luci di stop, di retromarcia e le 'frece'.
Internamente, l'Italia ha un cruscotto in colore rosso ciliegia brillante, con la stessa strumentazione della Jet di serie. Al centro del volante spicca l'inconfondibile 'T' tipica della Touring. E i sedili anteriori sono speciali, con un design curato dal punto di vista ergonomico, e non mancano le cinture di sicurezza, quasi sconosciute nelle auto americane degli Anni 50. E vale la pena di allacciarle quelle cinture, mettendosi al volante, perché la Hudson Italia è ancor oggi sorprendentemente piacevole da guidare. L'auto che vedete in queste pagine, che è stata restaurata dalla Hyman Ltd Classic Cars di St. Louis nel Missouri, è la terza prodotta dalla Touring ed è in condizioni da concorso: non a caso si è piazzata seconda al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach nel 2011. Con poco più di 110 cavalli sotto il cofano, l'Italia è moderatamente vivace (non dobbiamo dimenticare che pesa più di 1200 chili) anche se è piacevole sentire borbottare il suo 6 cilindri in linea di 3,3 litri. L'auto è relativamente maneggevole, se rapportata alle berline americane tipiche di quel periodo. Lo sterzo è leggero e abbastanza preciso e il cambio manuale a tre marce lavora piuttosto bene. Dietro invece c'è una panchetta rigida dove sistemare i bagagli e una cinghia per fissarli (l'auto è omologata due posti).
A quanto pare, ben 21 delle 26 Italia prodotte (25 in piccola serie più un prototipo) sarebbero giunte fino ai giorni nostri: 19 di queste sono negli States, una è in Svezia e una in Francia (dove sembra sia stata convertita alla trazione anteriore con un motore Citroën). Un esemplare perfettamente restaurato è stato venduto a un'asta nel mese di settembre del 2011 per 266.300 euro, cosa che fa capire come le Hudson Italia siano molto più apprezzate oggi rispetto a quando furono prodotte nel 1954.
Molti pensano che la vera ragione della crisi finale della Hudson fu il fatto che mancò di sviluppare un motore V8, che il mercato richiedeva a gran voce. L'Italia non riuscì ad essere la salvezza per l'azienda, sebbene la stampa specializzata ne avesse parlato bene fra il 1953 e il 1954. Ma se non altro fece la figura di un bel canto del cigno per la Hudson. (Si ringrazia per la collaborazione Giovanni Bianchi Anderloni, conservatore del Registro Internazionale Touring Superleggera). **FINIS**



Quella crisi provocata da mancate promesse

'Quando si stava espandendo la Touring fu uccisa dall'annullamento di importanti commesse'

LA CARROZZERIA TOURING nacque all'inizio del 1926 quando due avvocati, Felice Bianchi Anderloni e Gaetano Ponzoni, amici di vecchia data, gettate alle ortiche le toghe fecero nascere a Milano, in via Ludovico da Breme 65, una carrozzeria decisamente innovativa. Auto aerodinamiche, leggere e durature: era nata la Carrozzeria 'Touring', che metà del decennio successivo portò alla perfezione il sistema costruttivo 'Superleggera', che la rese famosa in tutto il mondo: un'ossatura reticolare di tubi d'acciaio di piccolo diametro, sagomati e ai quali veniva fissata la carrozzeria di pannelli di alluminio o di altre leghe più leggere e resistenti. La prima auto costruita con questo sistema fu un'Alfa Romeo 6C 2300B che con Giambattista Guidotti, principe dei collaudatori Alfa, ed Ettore Boratto, l'autista di Mussolini, si piazzò prima fra le 'Turismo Nazionale' e quarta assoluta alla Mille Miglia del 1937. La Touring 'vestì' auto di molte Case: Alfa Romeo, Mercedes-Benz, Bristol, Hudson, Lancia, Maserati, Aston Martin e

Lagonda. Bristol, Aston Martin e Lagonda ebbero poi da Touring la licenza per produrre le carrozzerie 'superleggere'. Col gruppo inglese Rootes negli Anni 60 si creò qualcosa di innovativo, che indusse ad accelerare la realizzazione del nuovo stabilimento a Nova Milanese. Si trattava di assemblare due modelli, la Hillman Super Minx e la Sunbeam Alpine fino al collaudo su strada ed alla consegna alla Rootes Italia. Per la Rootes fu anche prodotto il modello esclusivo 'Venezia', su telaio Sunbeam. Ma la mancata prosecuzione dell'accordo col gruppo Rootes, le promesse dell'Alfa di nuovi modelli rimaste lettera morta e la decisione della Fiat di non produrre la splendida 124 Cabriolet rimasta un prototipo, costrinsero la Carrozzeria a porre fine alla sua attività il 31 dicembre 1966, a quarant'anni dalla nascita. Nel 2006 il marchio Touring fu rilevato dall'azienda Zeta Europe BV, specializzata in ingegneria automobilistica di alto livello, con nuova sede a Rho. Ma questa è un'altra storia...



Dall'alto

La Lancia Flaminia Convertibile fu costruita in quasi 2000 esemplari fino al 1960; l'Alfa Romeo 6C 2300 B (passo corto) Mille Miglia, prima auto in assoluto realizzata col sistema costruttivo 'Superleggera', che vinse la Mille Miglia del 1937 con Boratto-Guidotti; l'Aston Martin DB4 del 1961, che con la DB5 e la DB6 fu prodotta su licenza in Inghilterra in circa 3000 esemplari nei vari modelli.





Un incontro esclusivo con le 'Frecce'

NON CAPITA tutti i giorni di poter visitare la base di Rivolto, sede della Pattuglia Acrobatica delle Frecce Tricolori. Questo è il tema di un grande raduno di interesse storico, culturale e tecnico del Registro Italiano Touring Superleggera, in programma dall'11 al 14 aprile 2013. L'evento comprenderà tra l'altro la visita guidata delle città di Cividale del Friuli, Aquileia e Palmanova, senza dimenticare le soste enogastronomiche alla scoperta dei vini del Collio. Il giovedì ritrovo a Cormons (GO), poi il venerdì partenza per la base aerea di Rivolto (UD). Pranzo a villa Manin, scenografica dimora dell'ultimo Doge di Venezia, e nel pomeriggio visita di Cividale del Friuli. Al sabato la comitiva di auto si dirigerà ad Aquileia con visita alla basilica nota per i suoi mosaici e agli scavi per vedere i resti del foro, del porto fluviale e delle case, e successivamente a Grado. Nel pomeriggio visita all'abbazia di Rosazzo, con visita guidata che comprenderà una cantina d'invecchiamento del 1200, la più antica del Friuli, seguita dalla cena di gala in hotel. Alla domenica si punterà su Palmanova, con visita guidata alla 'Città Fortezza', monumento nazionale e capolavoro dell'architettura militare friulana. Il pranzo a Bagnaria Arsa (UD) chiuderà la manifestazione.

www.registrotouringsuperleggera.com