

# RUOTECLASSICHE

Editoriale Domus

## AUSTIN HEALEY

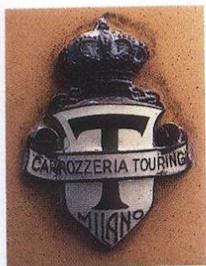
*Tutti la  
guardano*



### I NOSTRI SERVIZI ESCLUSIVI

- Fiat 131 Mirafiori
- BMW 2000 CS
- Lamborghini Espada
- Le quotazioni aggiornate
- Goodwood Festival
- La storia della Touring
- Ferrari F40 LM GTE e 308 GT/M





# L'ALTA MODA MILANESE

di Luciano Greggio,  
foto Archivio Famiglia Bianchi Anderloni

## CONFEZIONATE A MANO

Le operazioni di lastratura (da una foto del 1941) avvenivano interamente a mano presso la Carrozzeria Touring, con i piccoli magli in primo piano per la formatura dei singoli pannelli in alluminio e il loro posizionamento sulla scocca.

**L**a tendenza a identificare una marca di automobili con il personaggio fondatore della fabbrica è risultato un fenomeno diffuso all'inizio del secolo scorso, quando la prima generazione di costruttori ha divulgato al grande pubblico i nomi amplificati di Ford, di Bentley, di Opel, di Lancia, di Citroën e di molti altri che, con il loro ingegno, contribuirono ad avviare la grande rivoluzione della motorizzazione per tutti. In alcuni casi tale collegamento diretto con il nome di colui che impersonò l'attività d'impresa si manifestò in termini capovolti, come nel caso del "signor Touring", al quale spesso fu indissolubilmente associata la realtà

operativa di uno dei più famosi atelier di carrozzeria del mondo, la Touring di Milano, appunto. È indubbio che essa non sarebbe mai esistita se il suo fondatore, Felice Bianchi Anderloni, classe 1882, non avesse sviluppato nei suoi anni giovanili una passione quasi ossessiva per l'automobile e una preparazione professionale di altissimo livello. Già nel 1904 - grazie a stretti legami di parentela con gli Isotta e i Fraschini - entrò come collaudatore in quella che s'imponeva in Italia come la più prestigiosa fabbrica di automobili. Il suo iniziale entusiasmo per il mondo dei motori trovò alimento e si evolvè in una profonda conoscenza della »



## PRONTA PER IL DEFILÉ

Le suggestioni del progetto "Flying Star" creato per la Isotta Fraschini "8A" a passo corto nel maggio 1931 trovarono seguito alcuni anni dopo in questa coupé su autotelaio Lancia "Astura" del 1937. Nella pagina accanto, Felice Bianchi Anderloni (1882-1948) al volante della sua Peugeot "5 CV".



IL 15 MARZO DEL 1926 NASCE NEL CAPOLUOGO LOMBARDO UNA DELLE  
FIRME PIÙ PRESTIGIOSE NEL PANORAMA AUTOMOBILISTICO  
INTERNAZIONALE. PER IL FONDATORE FELICE BIANCHI ANDERLONI LA  
RICERCA AERODINAMICA E LA LOTTA AL PESO SONO PRIORITARI  
E NEL 1937 ATTUA UNA RIVOLUZIONE: LA CARROZZERIA COMPOSTA DA  
UN TRALICCIO DI TUBI RICOPERTO DA SOTTILI LASTRE DI ALLUMINIO



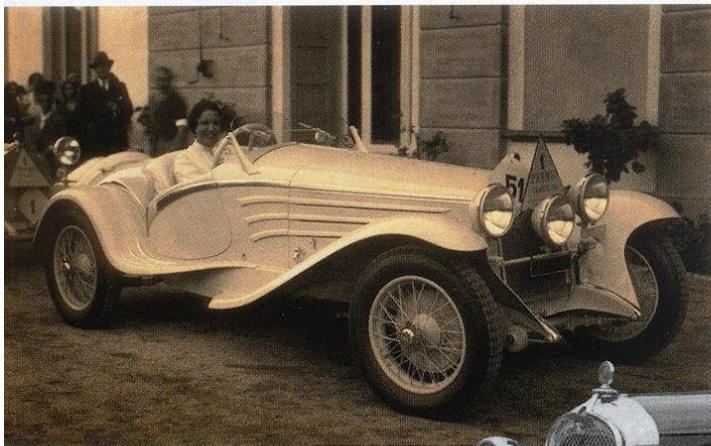


#### PRIME APPARIZIONI PUBBLICHE

Lo stand della Carrozzeria Touring al Salone dell'Automobile di Milano nel 1928. Al centro un'imponente berlina Isotta Fraschini

"8A", a sinistra una guida interna Weymann su autotelaio Alfa Romeo "6C 1500", a destra una Lancia "Lambda".

costruzione meccanica, non disgiunta dalle intense esperienze che egli andava maturando al volante nel corso delle competizioni su strada che lo videro instancabile protagonista. Alla fine della prima guerra mondiale, la Isotta Fraschini entrò - come molte altre industrie europee del settore - in un profondo stato di crisi; la famiglia Fraschini si ritirò dal consiglio di amministrazione della società, mentre Cesare Isotta vi rimase con una quota simbolica. Per far fronte al brusco ridimensionamento della domanda, venne messa in cantiere la nuova "Tipo 8", imponente e pesante vettura con motore 8 cilindri in linea, destinata ad una clientela d'élite. Bianchi Anderloni, impegnato a dimostrare le peculiarità del nuovo modello in una serie di impegnative competizioni, si dedicò anche a incentivare le vendite della piccola "5 CV" Peugeot, la >>

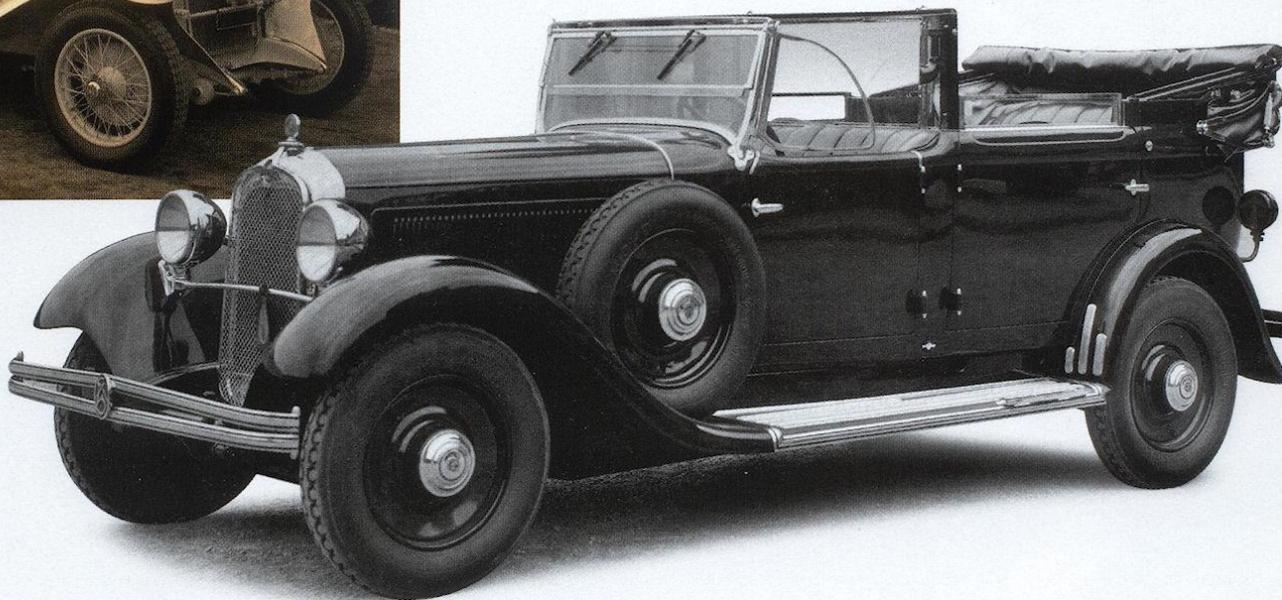


#### UNA COMETA A VILLA D'ESTE

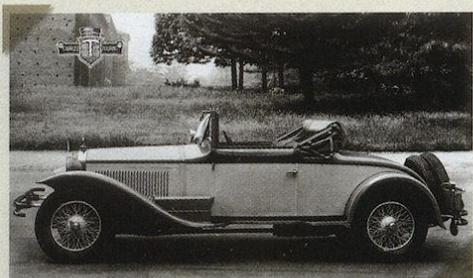
Al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este 1931 l'Alfa Romeo "6C 1750 SS Flying Star" di Josette Pozzo si aggiudicò la Coppa d'Oro d'Eccellenza.

#### DESTINAZIONE SAVOIA

A destra: per conto della S.A. Italiana Automobili Citroën, la Touring allestì nel 1938 una coupé-cabriolet da cerimonia su autotelaio Citroën "C6", destinata alla regina Margherita di Savoia.

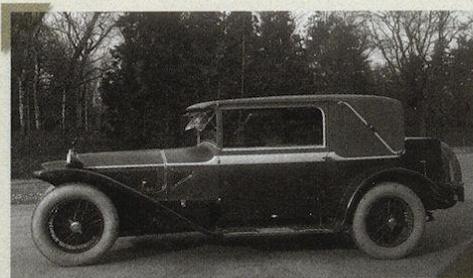


### FIN DAGLI INIZI CLIENTI DI TUTTO IL MONDO SI MISERO DISCIPLINATAMENTE IN LISTA D'ATTESA



#### 1927 - MOVIMENTO A COMPASSO

Un'elegante Alfa Romeo "6C 1500" allestita cabriolet-spider, sulla quale spiccò la doppia articolazione dei compassi per il movimento della capote.



#### 1927 - CLIENTI ESOTICI

Una "faux cabriolet" realizzata sulla meccanica della Lancia "Lambda VIII Serie" a passo corto per conto del ricco principe Omar Halim.

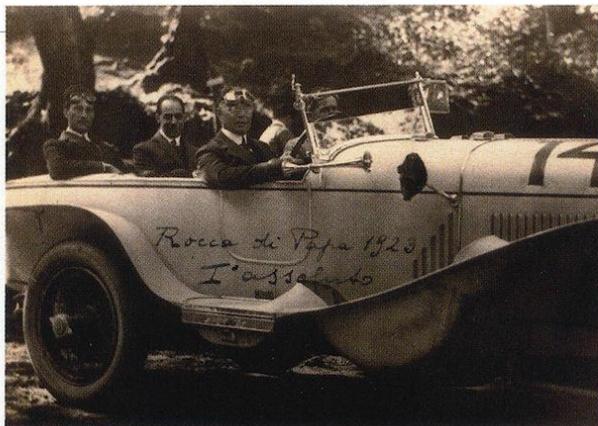


#### 1927 - VINSE IL GRAN PREMIO REALE

La maestosa guida interna Weymann "Touring Belvedere" allestita su Isotta Fraschini "8A" che fu insignita del Gran Premio Reale al Concorso di Milano.

## PRIMI PASSI ALL'ISOTTA FRASCHINI

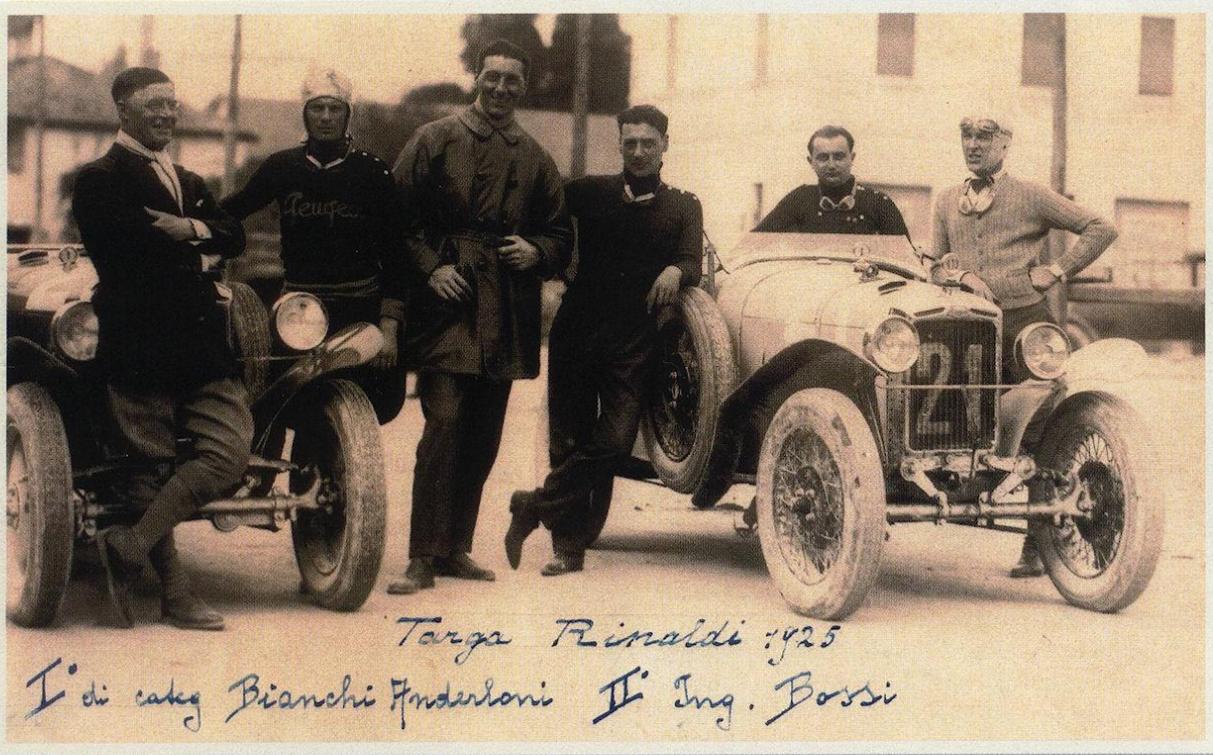
L'esaltante avventura della Carrozzeria Touring prese avvio grazie al dinamismo e all'incrollabile passione per le auto di classe superiore del suo fondatore, Felice Bianchi Anderloni. Questi manifestò giovanissimo la sua inclinazione per quel mondo affascinante e approdò all'Isotta Fraschini alla fine del 1904, un anno che vide l'azienda in grande espansione. La parentela stretta con i fondatori della fabbrica (le sorelle avevano o avrebbero in futuro sposato Cesare Isotta e i due fratelli Fraschini) contribuì ad aprirgli le porte nell'ambiente dell'alta borghesia milanese, dove egli gravitava nella sua figura di collaudatore e di promotore vendite delle splendide vetture della marca. Al volante delle Isotta Fraschini egli fu assiduo anche in campo agonistico, dove il suo primo impegno era dimostrare che le imponenti e pesanti vetture della marca potevano dominare sulle lunghe distanze grazie all'esuberanza del motore e alla loro insospettabile maneggevolezza. Primo ex-



### VITTORIA IN SALITA

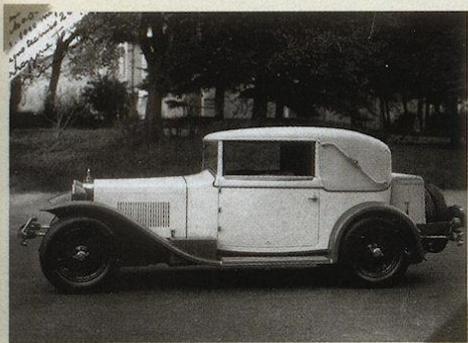
Felice Bianchi Anderloni ritratto al volante di un'imponente Isotta Fraschini "Tipo 8" durante la corsa in salita di Rocca di Papa (30 settembre 1923), dove arrivò primo assoluto.

aequo al volante della "Tipo 8" alla Coppa delle Alpi del 1922, vinse anche la Targa della Campania nel 1923 per dedicarsi poi, nel 1924-25, a promuovere la piccola Peugeot "5 CV", importata in Italia dallo stesso gruppo che aveva acquisito la maggioranza dell'Isotta Fraschini. Grandi successi e piccole contrarietà che gli fecero infine scoprire l'autentica vocazione della sua vita.



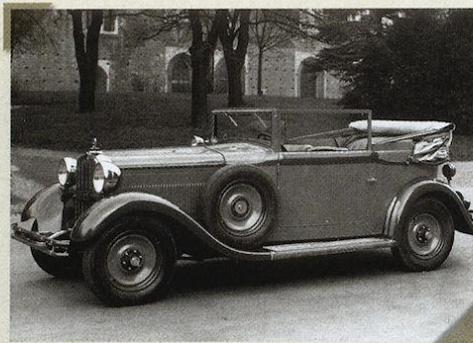
### GIOCO DI SQUADRA

La Targa Rinaldi 1925 vide anche la partecipazione della piccola Peugeot "5 CV", importata in Italia dallo stesso gruppo proprietario della Isotta Fraschini. Bianchi Anderloni (primo a sinistra nella foto) s'impegnò nel 1924-25 a promuovere le vendite delle grandi Isotta Fraschini e della piccola utilitaria francese nuova arrivata.



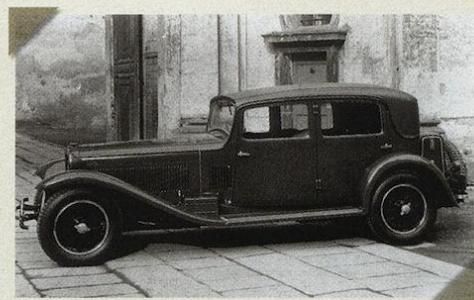
### 1930 - TRAMONTO CON STILE

Una trasformabile OM "665 S Mille Miglia". Nel 1934 la Casa abbandonò la produzione di autovetture per concentrarsi su quella di autoveicoli industriali.



### 1930 - CONFORME AI CANONI

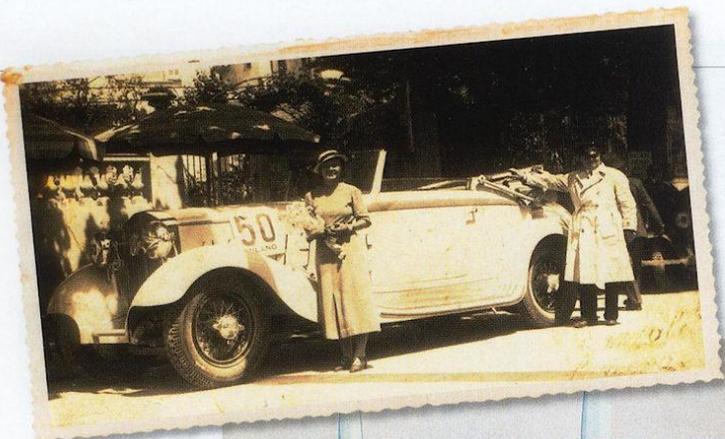
Una cabriolet-royal realizzata sul telaio Fiat "525N", vettura di linea consueta, come altre interpretazioni dell'epoca. Motore 6 cilindri in linea di 3,7 litri da 68,5 CV.



### 1930 - TIMIDI ACCENNI DI NOVITÀ

Forme leggere ed allungate con parabrezza lievemente inclinato: peculiarità Touring su questa berlina guida interna 4 porte Alfa Romeo "6C 1750 GT".

*Carrozzeria  
Touring  
- Milano -*

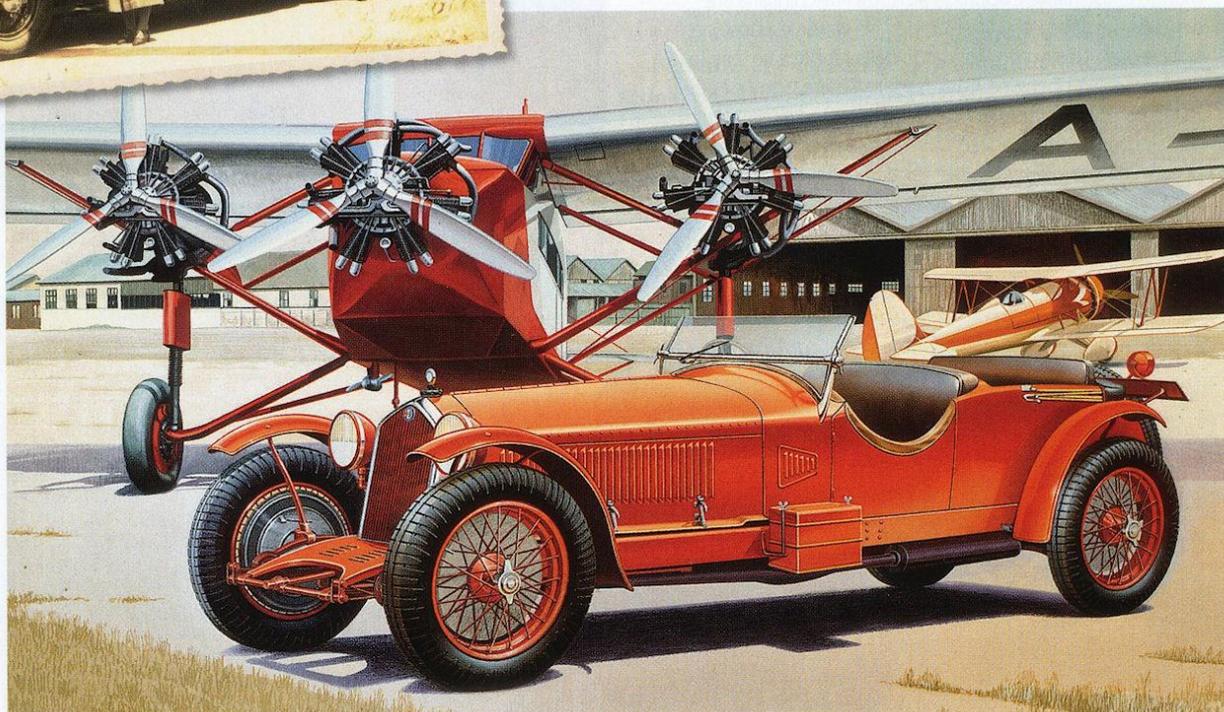


#### LA FAMIGLIA IN CAMPO

La Coppa delle Dame alla Milano-Sanremo del 1933 fu vinta da Rosalinda Bianchi Anderloni, figlia diciottenne del fondatore della Touring, al volante di una Isotta Fraschini "8A".

#### QUATTRO POSTI PER REGOLAMENTO

L'elegantissima Alfa Romeo "8C 2300 Le Mans" a passo lungo realizzata nel 1931 secondo il nuovo regolamento della "24 Ore" francese, che prevedeva la partecipazione di vetture a quattro posti. Nel 1932 la Touring affinò il disegno della vettura, la quale vinse per quattro anni consecutivi (1931-1934) la classica corsa di durata a Le Mans. Nella foto piccola a destra, l'Alfa Romeo "8C 2300" spider passo corto dei primi anni Trenta.

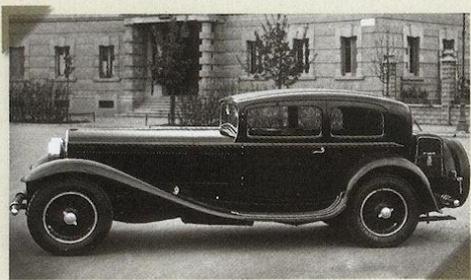


cui importazione in Italia faceva capo al gruppo Cella, divenuto socio maggioritario della Isotta Fraschini. Tutte quelle vicende, lontane dal risolvere le contingenti difficoltà gestionali dell'azienda, lo convinsero a saltare il fosso; a quarant'anni suonati e sempre animato da un forte spirito d'iniziativa, sottrasse l'amico Gaetano Ponzoni ad una tranquilla carriera bancaria e con lui si apprestò a vivere una nuova grande avventura. Rilevarono la maggioranza della Carrozzeria Falco di Milano, all'epoca condotta da Vittorio Ascari - fratello del pilota Antonio - ed

apirono un laboratorio per l'allestimento di autovetture, al quale ben presto imposero il nome Touring, parola che nel lessico erudito del tempo possedeva valenze di respiro internazionale. I locali erano situati in via Ludovico De Breme, nei campi alla periferia di Milano. Era il 25 marzo 1926. Dall'esperienza accumulata per anni alla guida delle pesanti Isotta Fraschini, Bianchi Anderloni s'impose di affrontare con priorità il problema della rumorosità e del peso della >>>



### L'INTERA FILOSOFIA DELL'AZIENDA TROVÒ ESPRESSIONE NELLE AUTO DI TEMPERAMENTO SPORTIVO



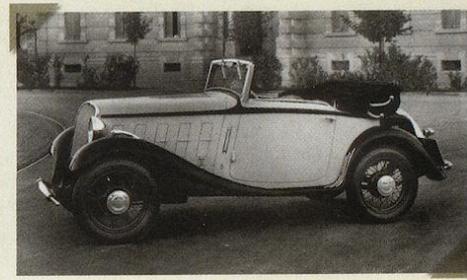
#### 1932 - PRIVA DI MONTANTE CENTRALE

La Isotta Fraschini "8B" con carrozzeria priva di montante centrale (progetto "Tip-Top"), presentata al Concorso d'Eleganza di Genova Nervi.



#### 1932 - ANTICIPÒ LA SUPERLEGGERA

La coupé royal Alfa Romeo "6C 1750 GTC", generazione di berlinette che prese il nome "Fugientem incurro diem". Una di queste partecipò con Minoia-Balestreri alla Mille Miglia 1932.



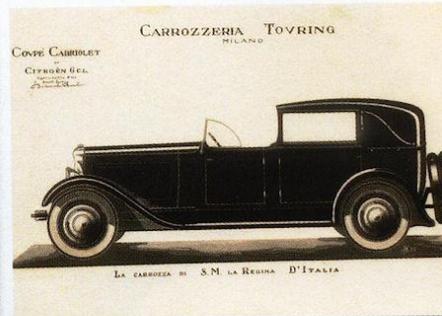
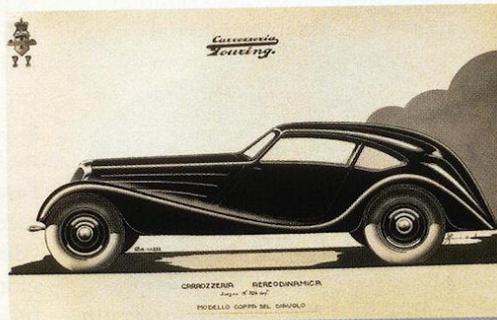
#### 1934 - PICCOLE PIETRE PREZIOSE

Sulla Fiat "Balilla" la Touring propose la cabriolet a due posti "Ametista", simile alla "Smeraldo" a 4 posti dell'anno precedente (1933).



## UN'ANTEPRIMA A MATITA

I figurinisti della Touring seppero interpretare alla lettera la fervida creatività di Felice Bianchi Anderloni, il quale era solito apporre la propria firma sia sugli schizzi a matita sia sugli esecutivi a colori delle viste di profilo. Questi costituirono in effetti la prima matrice nel lungo processo di costruzione della carrozzeria; in alcuni casi agivano come semplice ispirazione per ulteriori sviluppi, in altri si attenevano strettamente alle richieste formulate dai singoli committenti mostrando loro l'effetto finale, altri ancora servivano come pura provocazione concettuale. Fra i visualizzatori della Touring vi fu inizialmente G. Seregni, cui seguirono, all'alba degli anni Trenta, G. Belli e poi F. Formenti nell'immediato dopoguerra; uomini addestrati ad usare la matita con maestria ma anche a cogliere i segnali del singolo cliente e a trasferirli sulla carta in differenti varianti, a volte integrandoli con pochi tocchi in omaggio a certi canoni stilistici ormai consolidati della Casa. Svolsero un lavoro appassionante, di grande sensibilità, e ne rimane oggi purtroppo una sparuta testimonianza, grazie alla quale è comunque possibile ripercorrere l'estro del fondatore della Touring.

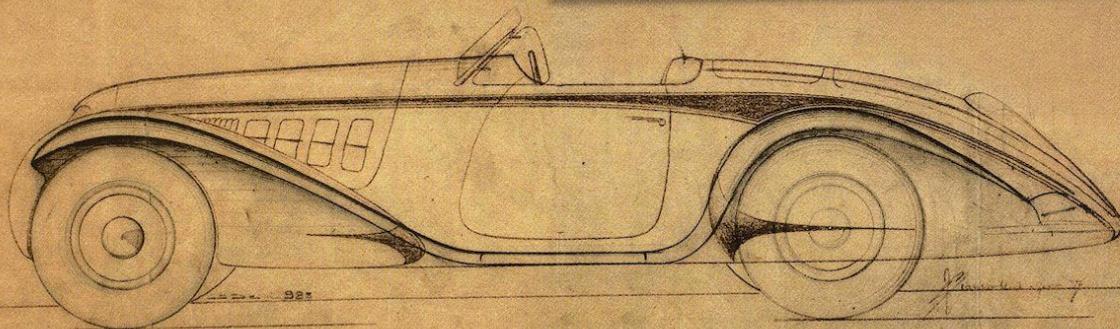


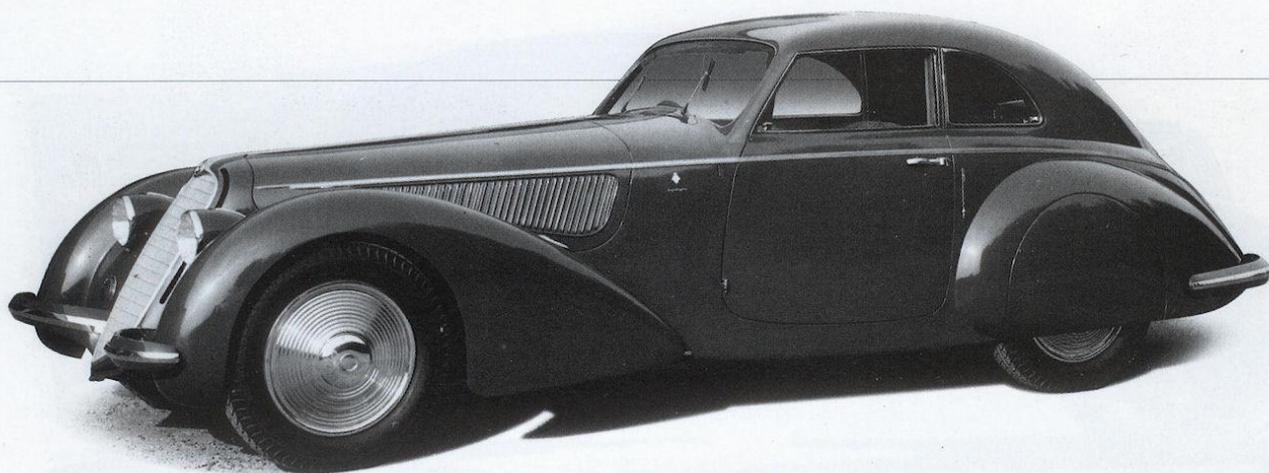
### DISEGNI CONVINCENTI

In alto, il figurino a colori per la Fiat "Balilla Ametista"; sopra, quelli per la Citroën "C6" della regina d'Italia e per la "Coppa del Diavolo". Qui a fianco, l'Alfa Romeo "8C 2300" che vinse nel 1932 a Villa d'Este.

### EVOLUZIONE DEL TRATTO

Nei cinque anni fra il 1932 e il 1937 l'architettura delle automobili subì un'evoluzione nettissima, come evidenziato dai due figurini a sinistra e sotto.





**SOLO DIECI ESEMPLARI**

L'Alfa Romeo "8C 2900B" a passo lungo del 1937 propose una carrozzeria spettacolare, con linea filante e ricca di forme convesse. Fu una delle auto più esclusive nel panorama europeo.

carrozzeria, un aspetto che in quel periodo sembrava aver trovato soluzione nel sistema inventato dal francese Charles Torres Weymann. Questi aveva concepito una scocca in legno, il cui rivestimento esterno era costituito non da pannelli metallici, bensì da teli di pegamoide ben tesi fra le opposte estremità dell'intelaiatura. La Touring acquistò la licenza per la Lombardia di quel sistema di produzione, che fu applicato per alcune berline di piglio sportivo sugli svelti autotelai Alfa Romeo "6C 1500" e "6C 1750" a cavallo dei burrascosi anni Trenta. Il sistema Weymann aveva tuttavia evidenziato alcuni inconvenienti. In primo luogo

la modesta resistenza agli urti della pegamoide e la difficoltà delle riparazioni; il processo di lavorazione imponeva inoltre tempi troppo lunghi e costosi per una produzione anche in piccola serie; in terzo luogo, esso si dimostrò ben presto un vincolo eccessivo nell'evoluzione formale della carrozzeria, precludendo l'espressione di nuove forme con linee tondeggianti e raccordate. Le carrozzerie sulle Isotta Fraschini "8A" e "8B" furono abbandonate nel 1932-33 poiché la gloriosa fabbrica di via Monterosa ne aveva cessato la produzione; nel 1931 aveva debuttato sulla "8A" il progetto "Flying Star", che introdusse il motivo a "stella cometa" nella forma delle feritoie laterali sul cofano >>



**ANTICIPO L'ALA SPESSA**

L'evoluta tecnica progettuale della Lancia "Aprilia" indusse la Touring a proporre una gradevole spider competizione (1938).

**PER L'AUTISTA DEL DUCE**

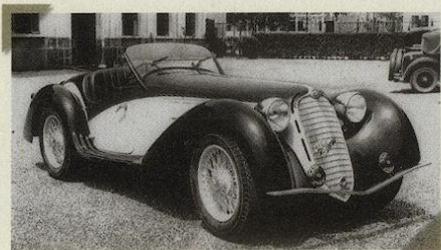
Sul telaio della Fiat "508 C MM" la Touring realizzò nel 1938 questa spider per Ercole Boratto, autista di Mussolini.

**I SUOI STILISTI FURONO TRA I PRIMI IN ITALIA A RECEPIRE E INTERPRETARE GLI STILEMI IMPOSTI DALLA SCUOLA AERODINAMICA**



**1934 - ISPIRAZIONE INFERNALE**

La "Soffio di Satana" creata nel 1934 sul telaio Alfa Romeo "6C 2300" si ispirava alla Chrysler "Airflow", berlina aerodinamica che quasi fece fallire la Casa americana.



**1937 - L'ANNO DELLA SUPERLEGGERA**

La spider Alfa Romeo "8C 2900B" passo corto allestita nel 1937 fu una delle auto sportive più ammirate del momento, con un'inconueta livrea bicolore.

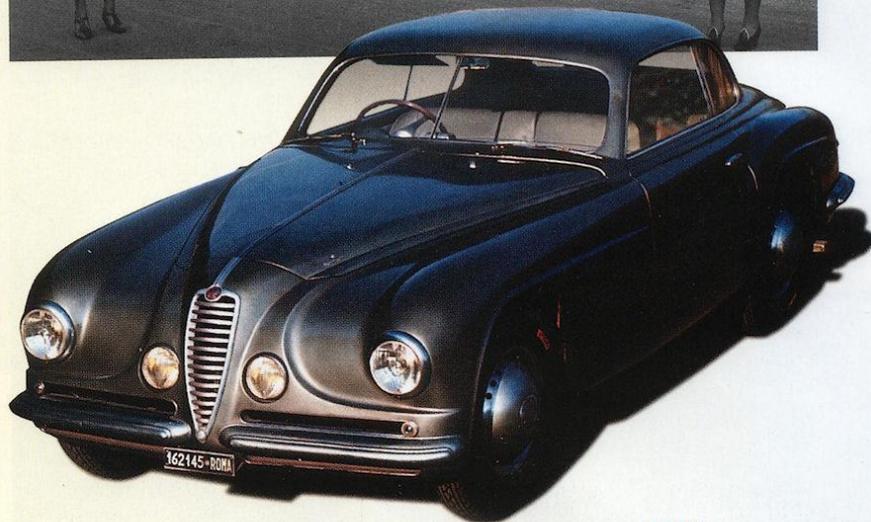
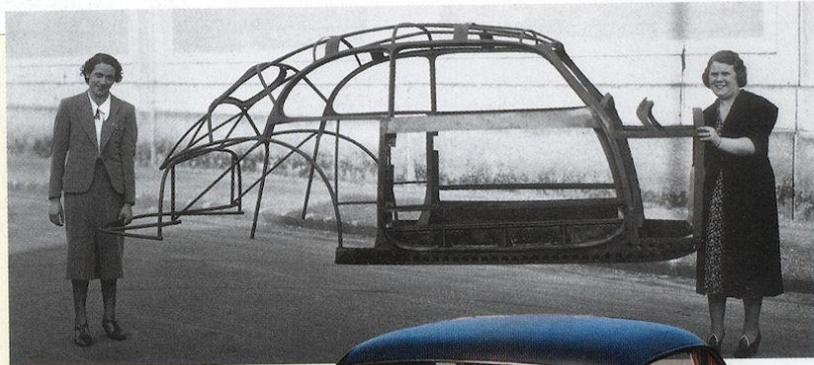


**1938 - DISTINTA BORGHESE**

La Fiat "1500" con motore 6 cilindri ricevette anch'essa le attenzioni della Touring nel 1938 per allestire una cabriolet 4 posti del tutto priva di velleità sportive.

## COME TOGLIERSI UN GROSSO PESO

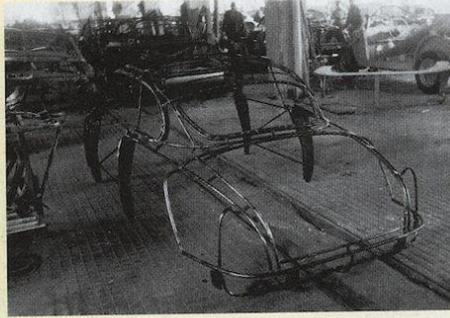
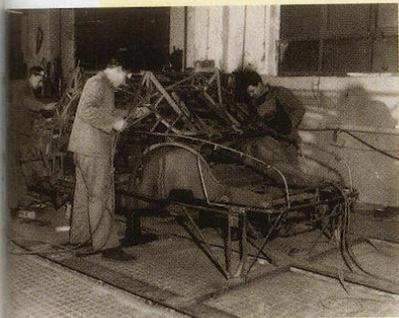
Il motto "Il peso è il nemico, la resistenza dell'aria l'ostacolo" coniato da Felice Bianchi Anderloni fu un atto di fede nella sfida contro l'eccesso di peso della carrozzeria e guidò le scelte tecnico-costruttive della Touring per circa quarant'anni. Egli affrontò dapprima il problema adottando il sistema Weymann, grazie al quale la scocca non veniva ancorata rigidamente al telaio, come in precedenza, bensì era provvista di una certa flessibilità con la presenza di tamponi in gomma e di incastri nei vari componenti in legno che agivano come cerniere. Ma la fragilità del rivestimento in pegamoide, la sua elevata deperibilità e altre difficoltà di ordine pratico suggerirono di sviluppare un diverso sistema strutturale, che Bianchi Anderloni battezzò Superleggera e che introdusse una tecnica rivoluzionaria nella costruzione in serie delle scocche. Così egli lo descrisse: "Nel sostituire la struttura in legno della scocca con un traliccio di sottili tubi di acciaio al cromo-molibdeno e ricoprirlo con pannelli in alluminio, electron o altre leghe sempre più leggere e resistenti. La scocca in tubi veniva quindi fissata rigidamente allo chassis mediante saldature e creava un tutto monolitico, anticipando il concetto delle future costruzioni in leghe leggere. I pannelli in alluminio (la 'pelle') venivano graffiati alla scocca in tubi mediante rivettature e in modo elastico, interponendo anche elementi in feltro per evitare contatto fra alluminio e acciaio, ad evitare all'alluminio qualsiasi lavoro che potesse causarne la rottura. Fu una vera rivoluzione: prima la scocca era unita elasticamente al telaio mediante silent-block e la 'pelle' fissata rigidamente. Ora con la Superleggera era la scocca a formare un tutt'uno con il telaio, mentre la pelle era



poco più che appoggiata". Il sistema venne messo a punto e brevettato nel biennio 1935-36 e trovò consacrazione alla Mille Miglia 1937 sull'Alfa Romeo "6C 2300B MM", berlinetta che, affidata alla guida della coppia Boratto-Guidotti, conquistò la vittoria di classe e si aggiudicò il quarto posto in classifica assoluta.

### PROVA DI LEGGEREZZA

In alto, in una famosa foto pubblicitaria due impiegate della Touring sorreggono senza sforzo apparente la scocca di una berlinetta, dimostrandone la leggerezza. Qui sopra, l'Alfa Romeo "6C 2500 SS Villa d'Este" del 1949.

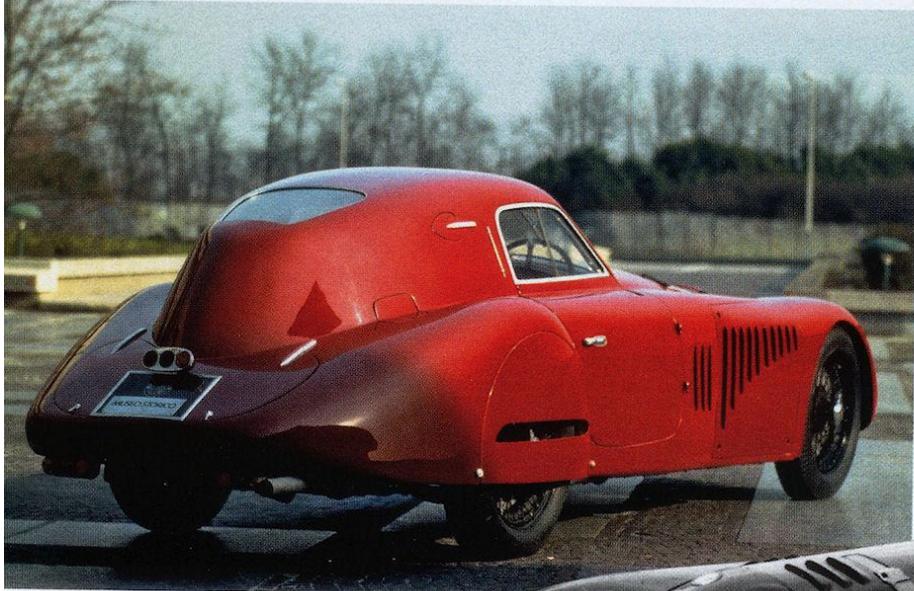


### IL SEGRETO PER VINCERE

Le vetture sportive carrozate Superleggera, come l'Alfa Romeo "1900 Sprint", erano molto apprezzate dai piloti che partecipavano alla Mille Miglia e ad altre gare su strada, dove pochi chili in meno potevano fare la differenza.

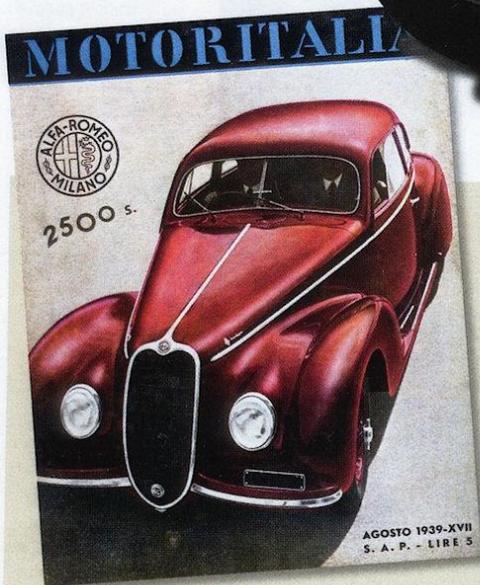
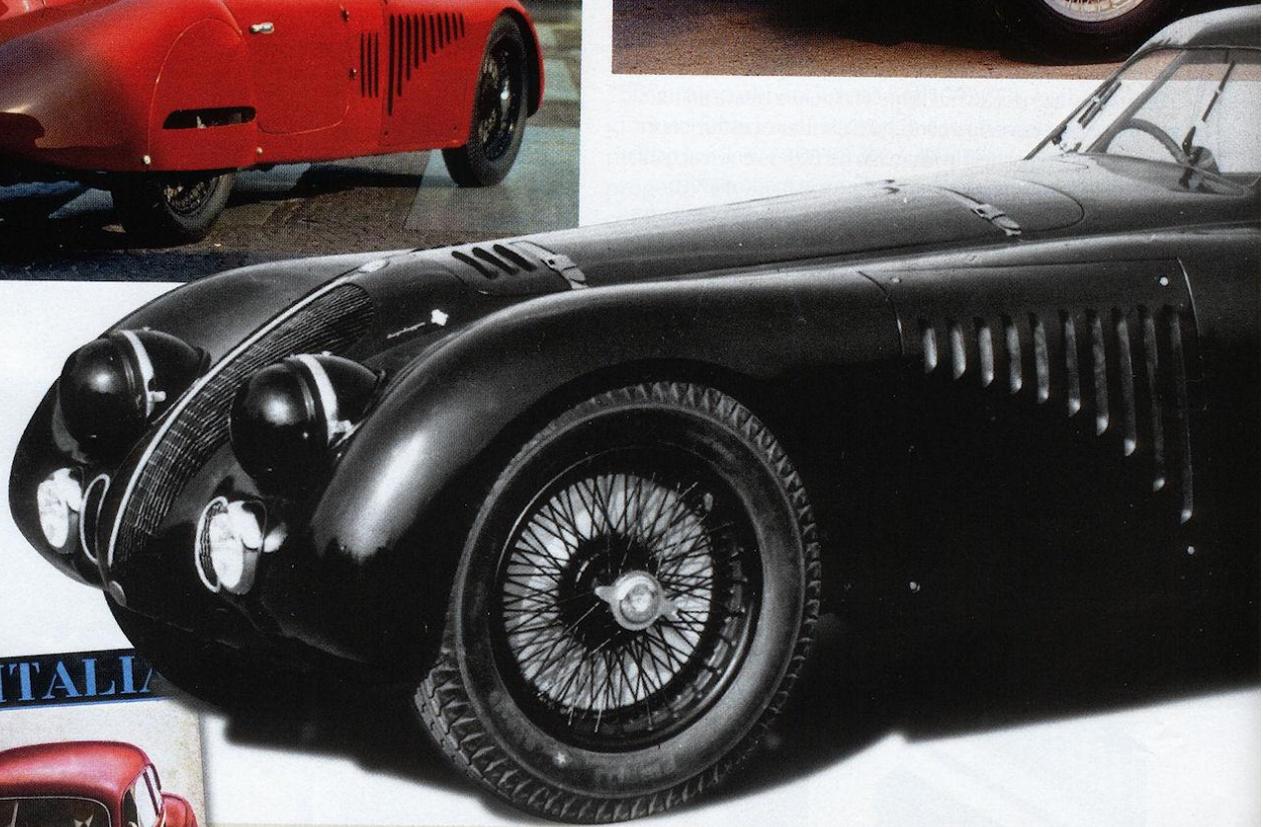
### INIMITABILE EQUILIBRIO

A destra, alla fine degli anni Trenta la Carrozzeria Touring sulla meccanica Alfa Romeo "6C 2500 SS" toccò vertici di equilibrio e di raffinata eleganza.



### TRIONFO SFUMATO

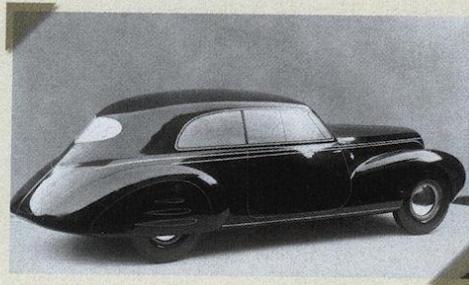
Sopra e a destra, con la "8C 2900B Berlinetta Le Mans" l'Alfa Romeo nel 1938 partecipò alla massacrante gara di durata. Quasi in vista del traguardo, la berlinetta, al comando con enorme distacco sul secondo concorrente, dovette ritirarsi per un guasto.



### 1939 - ORGOGLIO ITALIANO

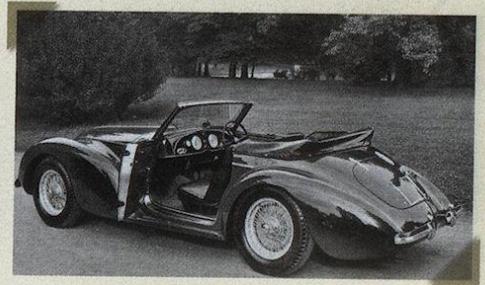
"Motor Italia" pubblicò sul numero di agosto l'immagine dell'Alfa Romeo "6C 2500 S" Superleggera, simbolo della produzione italiana dell'epoca.

## LA CARROZZERIA AD "ALA SPessa" PREFIGURÒ IL DISEGNO RIVOLUZIONARIO DELLE FIANCATE PONTON



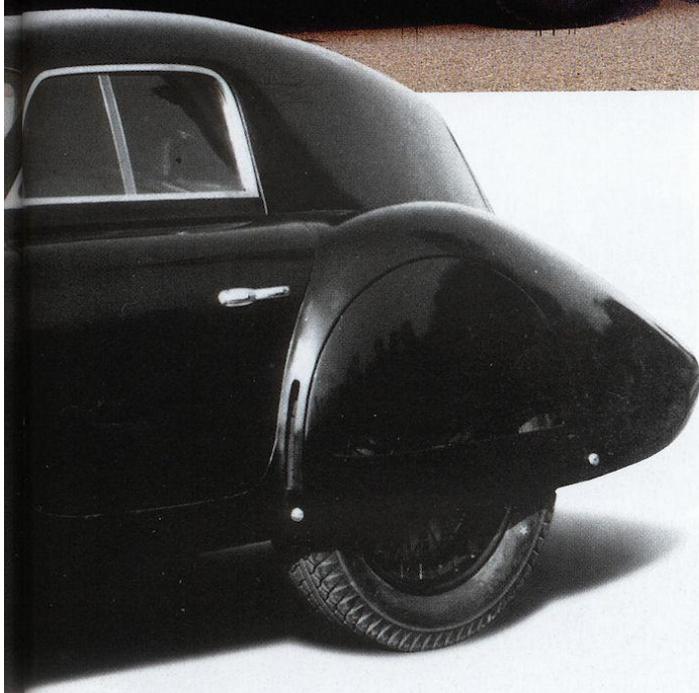
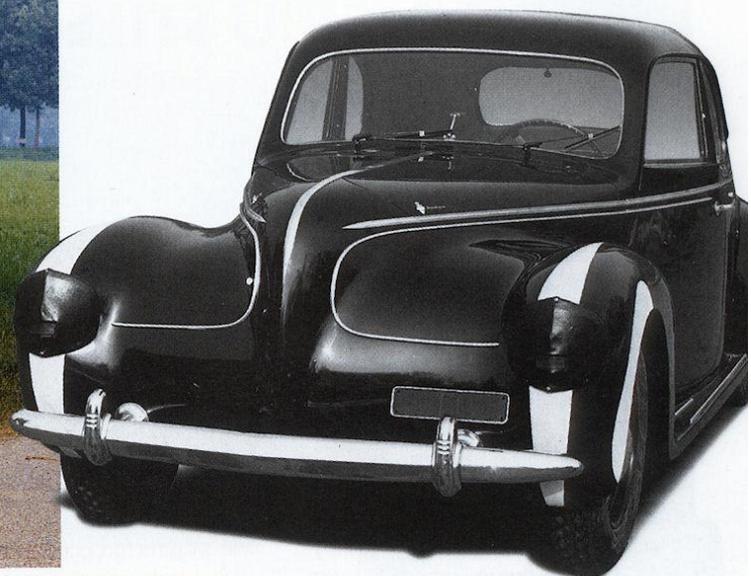
### 1938-39 - SENZA ALCUN SEGUITO

Modello in miniatura per una carrozzeria su telaio Fiat "2800", dalla linea profilata ma con una coda diversa dalle berlinette Touring di produzione.



### 1939 - CABRIOLET PER UN....

Questa cabriolet Alfa Romeo "6C 2500 SS" è considerata uno dei capolavori della Touring. Il primo esemplare di questo modello, poi denominato "Duxia", fu destinato



motore e nella modanatura lucida che percorreva l'intera fiancata dell'automobile. La partecipazione assidua ai concorsi d'eleganza - che all'epoca costituivano la vetrina più efficace e prestigiosa per esibire le ultime creazioni - mise in evidenza lo stretto sodalizio fra la Casa del Biscione e la Touring, al punto che quest'ultima venne spesso considerata il reparto carrozzeria della fabbrica stessa. Tale binomio trovò nuova linfa nel 1931, quando l'Alfa Romeo debuttò con la "8C 2300" allestita dalla Touring sia nella speciale versione "Le Mans" sia con la famosa coupé-spider di cui si costruirono nel biennio successivo pochissimi esemplari. La ricerca di Bianchi Anderloni verso innovative proposte estetiche in un momento in cui dilagavano i primi fermenti della scuola streamlining condusse ad una vettura che assolse in primo luogo ad una funzione di chiaro intento sperimentale. Sulla scorta della rivoluzionaria Chrysler "Airflow", egli allestì nel 1934 l'Alfa Romeo "6C 2300 Turismo" con una carrozzeria berlina a sei luci dalla coda fortemente spiovente, cui venne imposto il nome "Soffio di >>>

segue a pag. 69

#### ELETTRICA PER NECESSITÀ

La seconda guerra mondiale comportò l'abbandono della costruzione di fuoriserie, ma spinse la Touring ad operare nel settore delle vetture elettriche per superare il fenomeno del razionamento di benzina. Si costruirono almeno due esemplari della berlina Stigler a 4-5 posti, dove ogni spazio utile andò occupato da batterie di accumulatori.



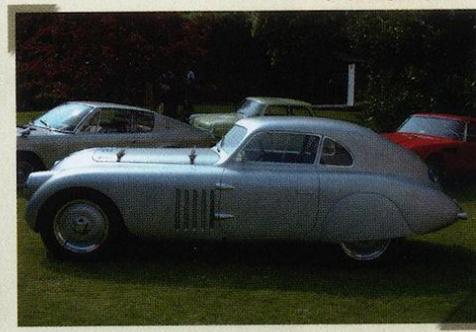
#### ... PEZZO GROSSO DEL FASCISMO

ad una figura di spicco del regime fascista, forse addirittura allo stesso Benito Mussolini. Una vettura gemella venne intestata a Gastone Gambara.



#### 1939 - VOLTO NUOVO PER L'ALFA ROMEO

Nel 1939 la Touring prese il via alla 24 Ore di Le Mans con la nuova "Tipo 256" con calandra ellittica, che mutò radicalmente l'aspetto delle Alfa Romeo da corsa.



#### 1939 - I TEDESCHI SCENDONO IN CAMPO

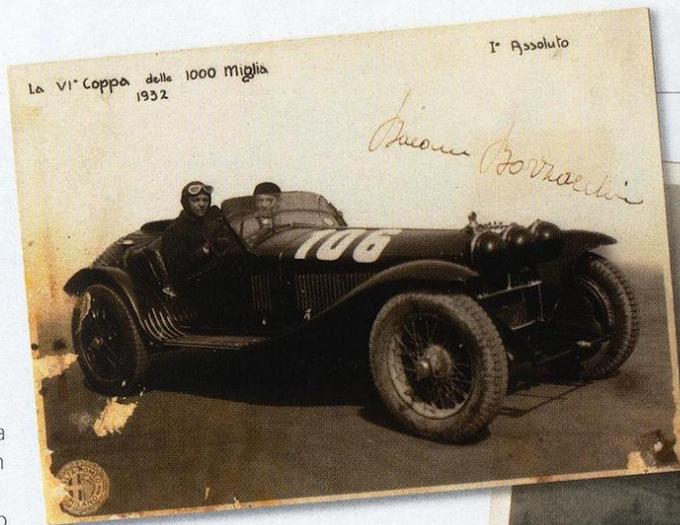
Forte l'identità di disegno fra l'Alfa Romeo "Tipo 256" e la BMW "328" Touring Superleggera con cui la Casa tedesca si affermò alla 24 Ore di Le Mans 1939.

Carrozzeria  
Touring  
- Milano -

# VINCEVANO CON PIÙ STILE

**M**olti successi commerciali e d'immagine conseguiti negli anni Trenta dalle vetture con carrozzeria Touring furono scanditi, anno dopo anno in primavera, dai trionfi conquistati alla Coppa delle Mille Miglia, la più appassionante gara su strada di tutti i tempi. Così fu nel 1932 con la spider "8C 2300" di Baconin Borzacchini, che vinse la prova in coppia con Amedeo Bignami, e così fu anche con le slanciate berlinette "6C 1750 GTC"; successo che si replicò negli anni successivi con le Alfa Romeo "6C 2300 Pescara", che si misero in luce nella IX edizione della gara (1935) e con la berlinetta "6C 2300B Mille Miglia", che si aggiudicò nel 1937 il quarto posto assoluto sul traguardo di Brescia. La spider Touring "8C 2900B" guidata da Clemente Biondetti trionfò nell'edizione 1938, quando partecipò anche una spider Lancia "Aprilia" (Bellucci-Bergia) realizzata con fiancata continua ad "ala spessa". Quest'ultima vettura ispirò direttamente lo studio realizzato dalla Touring nel 1939 per conto della BMW, la quale commissionò alla carrozzeria milanese una speciale berlinetta derivata dalla "328" di serie. Alla Mille Miglia 1940, disputata sul circuito chiuso triangolare Brescia-Cremona-Mantova-Brescia di 1485 chilometri, la vettura tedesca si rivelò velocissima, grazie ai 130 CV sviluppati dal motore 6 cilindri 2 litri e

al peso ridottissimo (700 kg), che denunciò uno scarto di circa 400 kg in meno rispetto alle Superleggera allestite sulle Alfa Romeo "6C 2500 SS", che uscirono duramente sconfitte. In quella gara s'intromise senza successo la debuttante Auto Avio Costruzioni, spider approntata in fretta e furia da Enzo Ferrari, che volle tentare la fortuna in prima persona dopo aver lasciato la Squadra Corse Alfa Romeo. Fu un interessante esordio d'immagine con due prototipi, cui mancò una meccanica competitiva, ma allestiti in modo incomparabile con una carrozzeria Superleggera che raccolse unanime ammirazione. Il successo sportivo della Touring si ripresentò puntuale alla prima Mille Miglia del dopoguerra, nel 1947, vinta da Biondetti al volante di una berlinetta Alfa Romeo Superleggera "8C 2900B"; si ripropose poi nell'edizione 1949 con le due spider Ferrari "166", allestite in modo superbo da Carlo Felice Bianchi Anderloni secondo un modello concettuale che subì numerose varianti (ad esempio, la berlinetta "195 S", che vinse con Marzotto-Crosara la Mille Miglia 1950). Per l'Alfa Romeo la Touring tornò sulla scena con le coupé "Sprint" realizzate sulla meccanica della "1900", primo modello di nuova progettazione nel dopoguerra e che riscosse vasti consensi sul mercato.

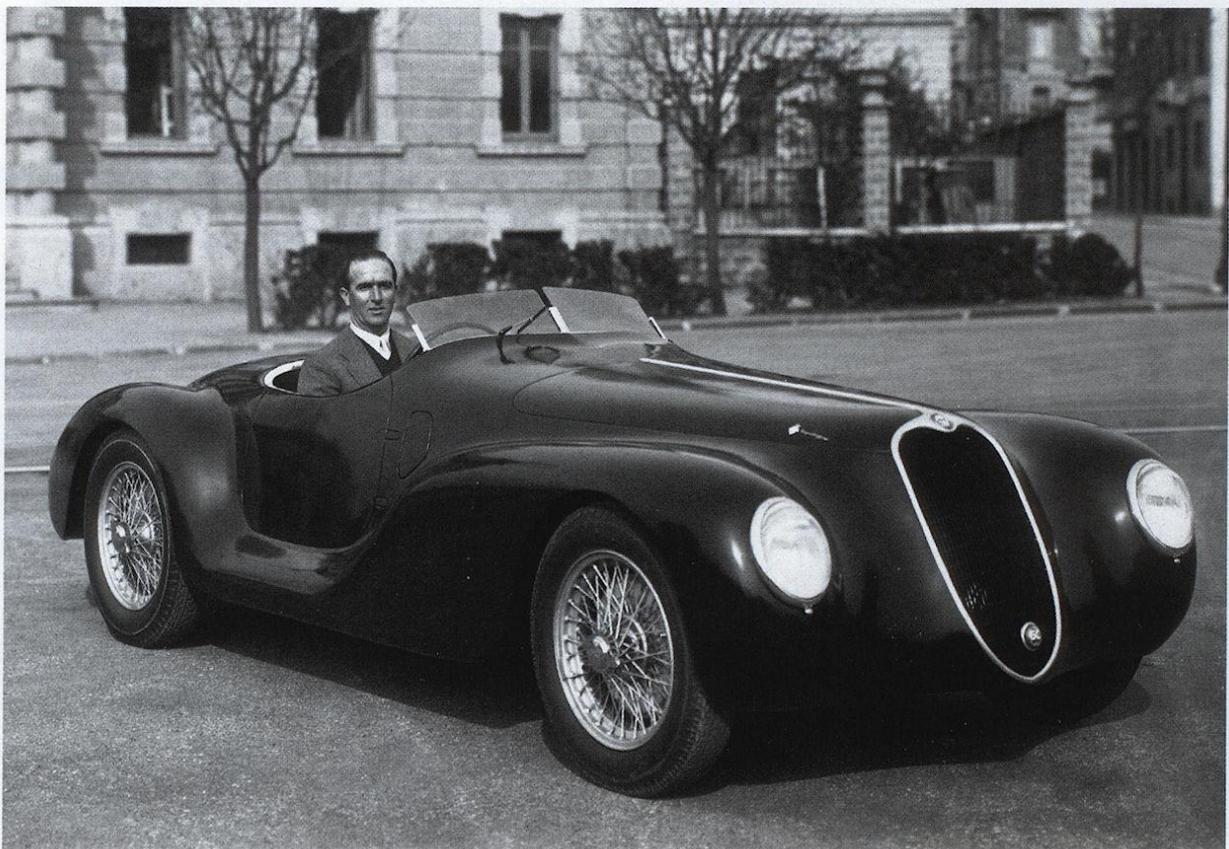


## VITTORIA A 110 KM/H

Sopra, la spider Alfa Romeo "8C 2300" di Borzacchini-Bignami, che conquistò la vittoria alla VI Mille Miglia (1932) alla media di quasi 110 km/h.

## BERLINETTA "PESCARA"

Sotto, fra le Alfa Romeo di Vittorio Jano si contò la "6C 2300", per la quale la Touring allestì la berlinetta "Pescara" per la Mille Miglia del 1936.



## SCONFITTA DALLA BMW

La "6C 2500 SS" (nella fotografia con Nino Farina alla guida) fu allestita dalla Touring nel 1939 e iscritta poi alla Mille Miglia del 1940, dove lo stesso Farina arrivò secondo dietro la berlinetta BMW carrozzata in via De Breme, a Milano.

Un'auto gemella, affidata a Biondetti, si classificò quarta al traguardo di Brescia.

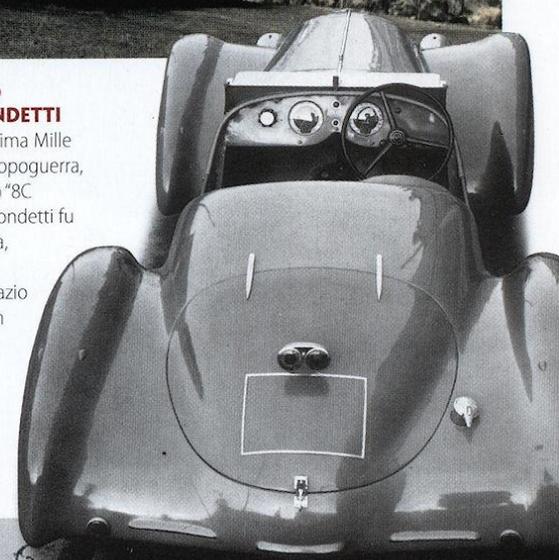
CARROZZERIA TOURING  
Superleggera

XIV Mille Miglia (1947)  
Primi assoluti  
Romano - Biondetti



**ARRIVÒ DICIANNOVESIMA**  
La Lancia "Aprilia" spider Touring Superleggera ad "ala spessa" partecipò alla Mille Miglia 1938 con la coppia Bellucci-Bergia e si classificò al 19° posto assoluto.

**SUCCESSO CON BIONDETTI**  
Nel 1947, prima Mille Miglia del dopoguerra, l'Alfa Romeo "8C 2900B" di Biondetti fu protagonista, nonostante l'exploit di Tazio Nuvolari con la piccola Cisitalia.



**ESORDIO DELLA SUPERLEGGERA**

La vettura n° 119 che prese il via alla Mille Miglia del 1937 era un'Alfa Romeo "6C 2300B MM", prima Superleggera con la linea aerodinamica delle berlinette di nuova generazione. Vinse la classe e arrivò quarta assoluta con Boratto-Guidotti.

**L'AFFERMAZIONE DI MONACO**

La BMW conquistò la vittoria alla Mille Miglia 1940, sconfiggendo le Alfa Romeo "6C 2500 SS", grandi favorite della vigilia. La Touring realizzò per la Casa tedesca un'agile e leggera berlinetta sul telaio della "328" di serie, raggiungendo una notevole efficacia aerodinamica e un forte risparmio di peso.



**PARAFANGHI COME ALI**

La "8C 2900B Spider MM" esordì alla XII edizione (1938) della famosa gara bresciana, sfoggiando una maestosa carrozzeria in cui i parafanghi apparivano ancora separati dal corpo vettura. Alla guida di questa spider Clemente Biondetti vinse quell'anno la Mille Miglia, seguito da Pintacuda al volante di una vettura gemella.

### I TRE PUROSANGUE

Felice Bianchi Anderloni fotografato nel 1947 alle scuderie di San Siro, Milano, mentre presenta la versione aggiornata della berlinezza Superleggera Fiat "1500" con tetto in perspex brevetto "Aerlux". Grazie all'attività svolta durante la guerra con le forniture all'Aeronautica Militare, la Touring fu autorizzata ad apporre due piccole ali stilizzate ai lati dello stemma aziendale.



## IL CAMBIO ALLA GUIDA DELLA TOURING COINCISE CON I GRANDI MUTAMENTI DEL DOPOGUERRA



### 1948 - NOSTALGIA DEL PASSATO

La "8C Monterosa" del 1948 rappresentò per la Touring la speranza di ricostituire con l'Isotta Fraschini il binomio di eccellenza di fine anni Venti.



### 1947 - L'INTERESSE INGLESE

Il riconoscimento del sistema Superleggera arrivò nel 1947 dall'inglese Bristol, che acquistò la licenza di produzione Touring per il proprio modello "401".



### 1947 - FA IL VERSO ALL'ISOTTA

Nel 1947 la Touring sviluppò per la Lancia "Aprilia" una berlina 4 porte con una carrozzeria ricca di analogie con la Isotta Fraschini "Monterosa".



“

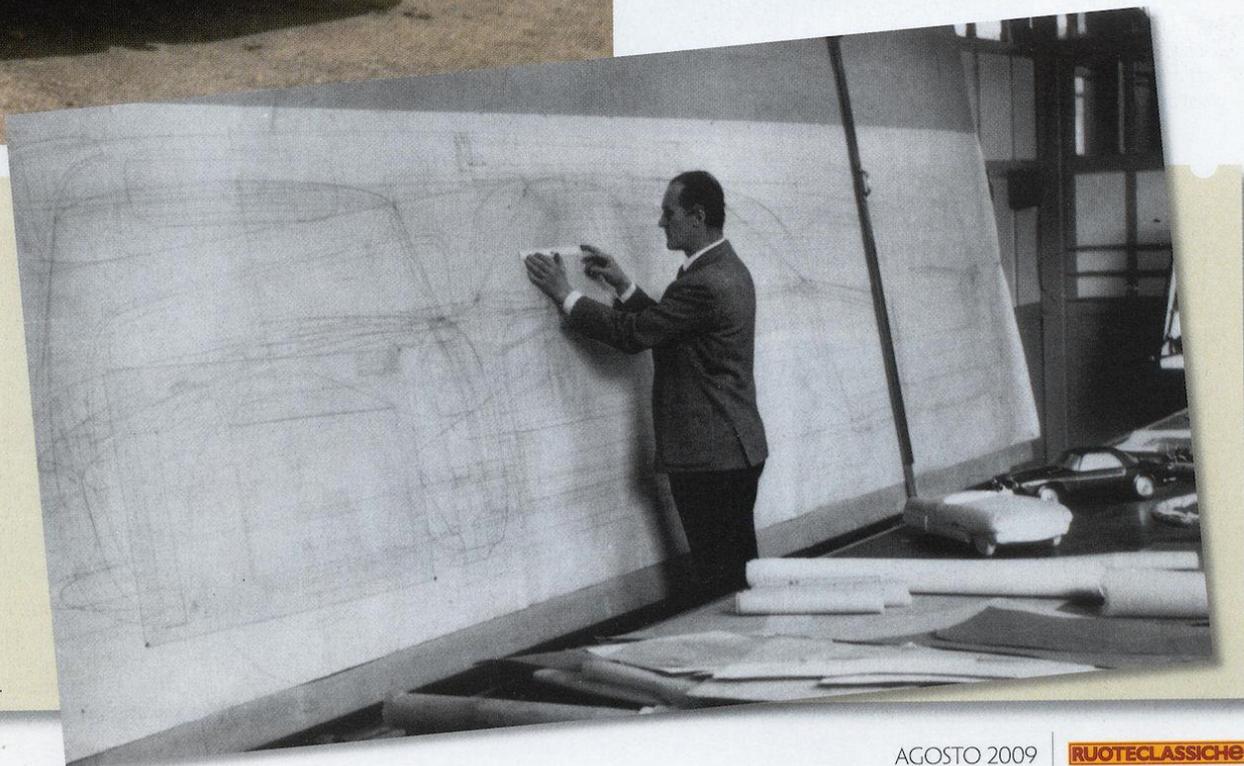
DOPO L'IMPROVVISA  
SCOMPARSA DEL PADRE NEL  
1948, CARLO GUIDÒ L'AZIENDA  
IN UNO DEI SUOI PERIODI  
PIÙ RICCHI E FECONDI

Satana". Sul piano strutturale, l'ingegno dell'audace carrozziere milanese si accingeva ad avviare un'autentica rivoluzione per affrancarsi dalla presenza del legno nella costruzione della scocca. Bianchi Anderloni decise di imboccare la strada più impervia, ma anche più ricca di prospettive per il futuro, quella legata all'impiego delle leghe leggere. Concepì con i suoi collaboratori un'ossatura reticolare di tubi d'acciaio di piccolo diametro che, saldati fra loro, costituivano un insieme rigido e leggero da fissare ai longheroni del telaio; come materiale di rivestimento si considerò, al posto della pegamoide, l'alluminio, materiale facilmente modellabile ma difficile da saldare, e ciò richiese l'intervento di manodopera espressamente addestrata. Il sistema Touring esordì nel 1937 con una speciale berlinetta Alfa Romeo "6C 2300B", che conquistò la vittoria di classe e il quarto posto in classifica assoluta alla Mille Miglia di quell'anno. Essa inaugurò anche una formula stilistica di notevole impatto, contraddistinta dalla coda fortemente rastremata fino a fondersi plasticamente con le due estremità dei parafanghi posteriori; quella berlinetta Superleggera Touring influenzò notevolmente lo sviluppo architettonico della carrozzeria ben oltre la fine del secondo conflitto mondiale. Una scelta di stile così esclusiva fu trasferita su altri autotelai (Fiat "1500", Lancia "Aprilia", ma anche Alfa Romeo "8C 2900" e Fiat "2800"). A partire dal 1937 tutte le vetture costruite in via De Breme adottarono il nuovo sistema Superleggera e sui due lati »

*Carrozzeria  
Touring  
- Milano -*

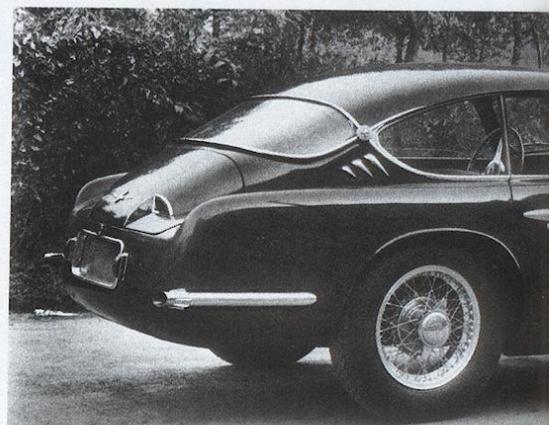
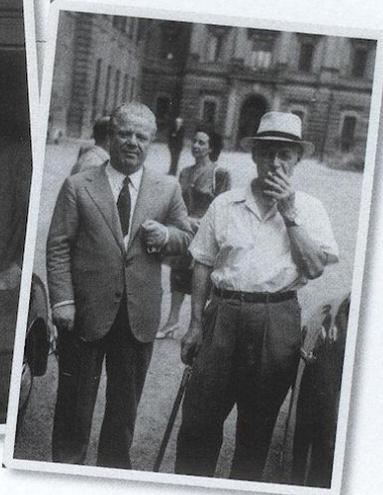
#### CARLO PRENDE LE REDINI

Sulle orme paterne, Carlo Felice Bianchi Anderloni assunse nel 1948 la direzione aziendale, ivi compresa quella di supervisore dei piani costruttivi delle carrozzerie, di norma disegnati al naturale su un enorme foglio di carta di 6x2,5 metri.



## L'AMMINISTRATORE E IL CREATIVO

Con Gaetano Ponzoni (a sinistra nella foto), che si occupava della parte finanziaria e gestionale, Carlo Felice poté concentrarsi sull'attività creativa. Nella foto più a destra, Felice Bianchi Anderloni colto dal fotografo in compagnia di Pinin Farina (a sinistra) nei primi anni del dopoguerra.



## IL DISCO VOLANTE

Gli studi iniziati nel 1952 per una Sport dal 1952 per una Sport dal 1952 con motore derivato dal 4 cilindri bialbero della berlina "1900", condussero alla "Disco volante". Di grande impatto estetico, si rivelò molto veloce.

del cofano motore comparve, a fianco del marchio della carrozzeria, la scritta discreta "Superleggera" con grafia che riproduceva quella di Bianchi Anderloni. Fu quello un momento di grande celebrità per l'azienda; realizzò le vetture più alla page del momento e anche quelle più in vista nelle competizioni dell'epoca (le Alfa Romeo "6C 2500 SS" per la Mille Miglia 1939 e quella, sulla stessa meccanica, con carrozzeria aerodinamica ad "ala spessa" per la corsa Tobruk-Tripoli dello stesso

anno). Fu proprio la macchina trionfante in Libia che spinse la BMW a sollecitare l'intervento del carrozziere milanese a predisporre una speciale berlinetta "328" per la 24 Ore di Le Mans 1939, dove la vettura tedesca carrozzata Touring vinse la classe 2 litri, piazzandosi quinta in classifica generale. La Casa di Monaco si presentò anche al via della Mille Miglia 1940 su circuito chiuso e, a sorpresa generale, conquistò la vittoria assoluta. Nel 1945, alla fine della seconda >>

segue a pag. 74



## NEGLI ANNI IN CUI SI IMPONE LO STILE ITALIANO NEL MONDO, NASCONO GRANDI CAPOLAVORI



### 1947 - GIUNTA A MATURAZIONE

L'Alfa Romeo "6C 2500" Touring venne aggiornata nel 1947 con il modello "Sport". La linea originaria acquisì maggior equilibrio e distinzione.



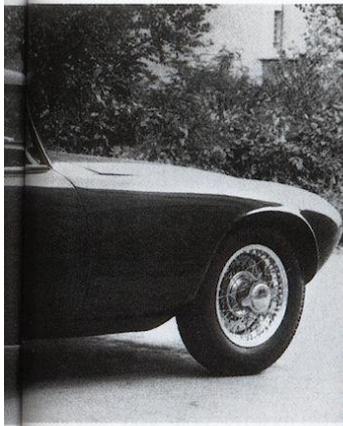
### 1948 - DESTINAZIONE PERSIA

Un'auto di alta scuola fu la spider in esemplare unico sull'inglese Frazer Nash con motore BMW "328" (costruito su licenza), allestita nel 1948 per conto dello Scià di Persia.



### 1950 - FUORISERIE PER MOLTI

Con l'esordio della Fiat "1400" nel 1950, la Touring ne derivò una piacevole berlinetta 2 porte di piglio sportivo, prodotta in una tiratura di 200 unità.



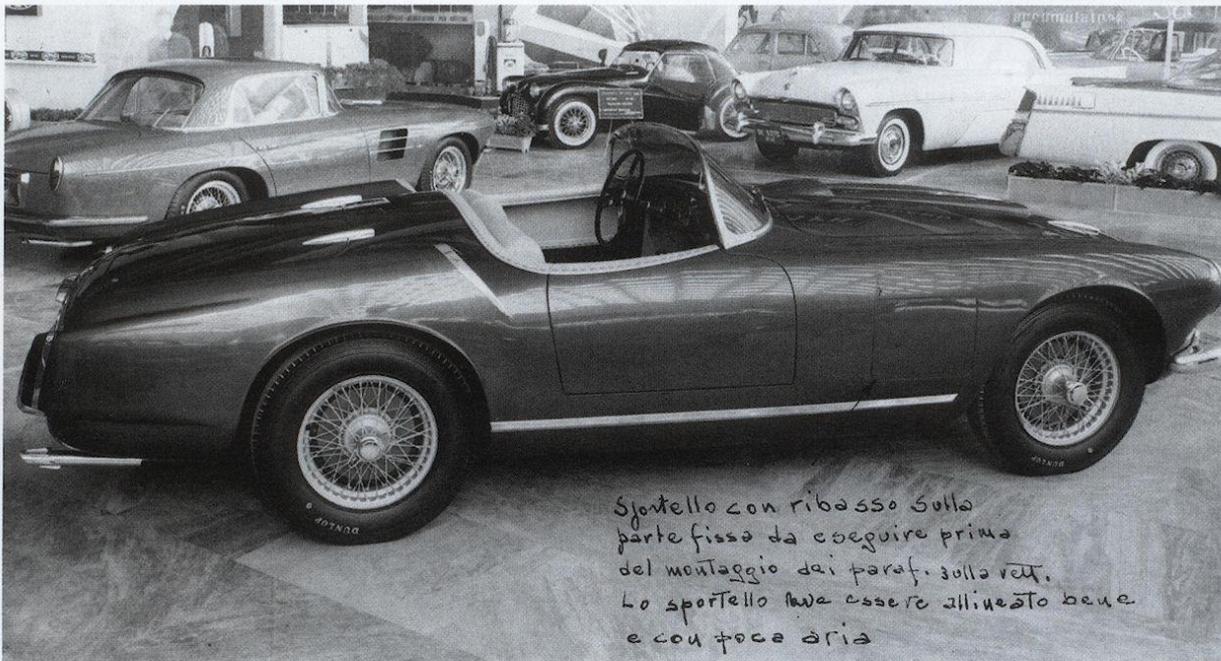
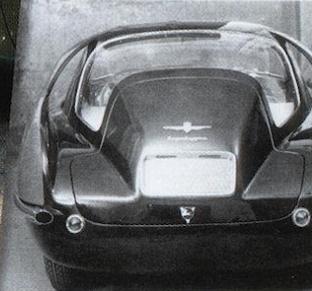
**SFIDA  
DALLA SPAGNA**

La Pegaso fece sensazione ai Saloni dell'auto europei sul finire del 1952 con la berlinetta "Z 102" allestita dalla Touring. Non ebbe fortuna.



**VOLARE  
SU PEGASO**

La berlinetta "Thrill" (brivido) allestita su telaio Pegaso stupì al Salone di Torino 1953. I passaggi d'aria fra padiglione e fiancate e l'enorme lunotto polarizzarono l'attenzione del pubblico.



*Sportello con ribasso sulla parte fissa da coequire prima del montaggio dei parafr. sotto vet. Lo sportello ha essere allineato bene e con poca aria*

**IL CLIENTE  
INGLESE**

L'inizio della collaborazione fra la Touring e l'inglese Aston Martin iniziò nel 1956, quando presso lo stand del carrozziere al Salone dell'auto di Torino apparve il prototipo della spider su telaio "DB2/4".



*Carrozzeria  
Touring  
- Milano -*

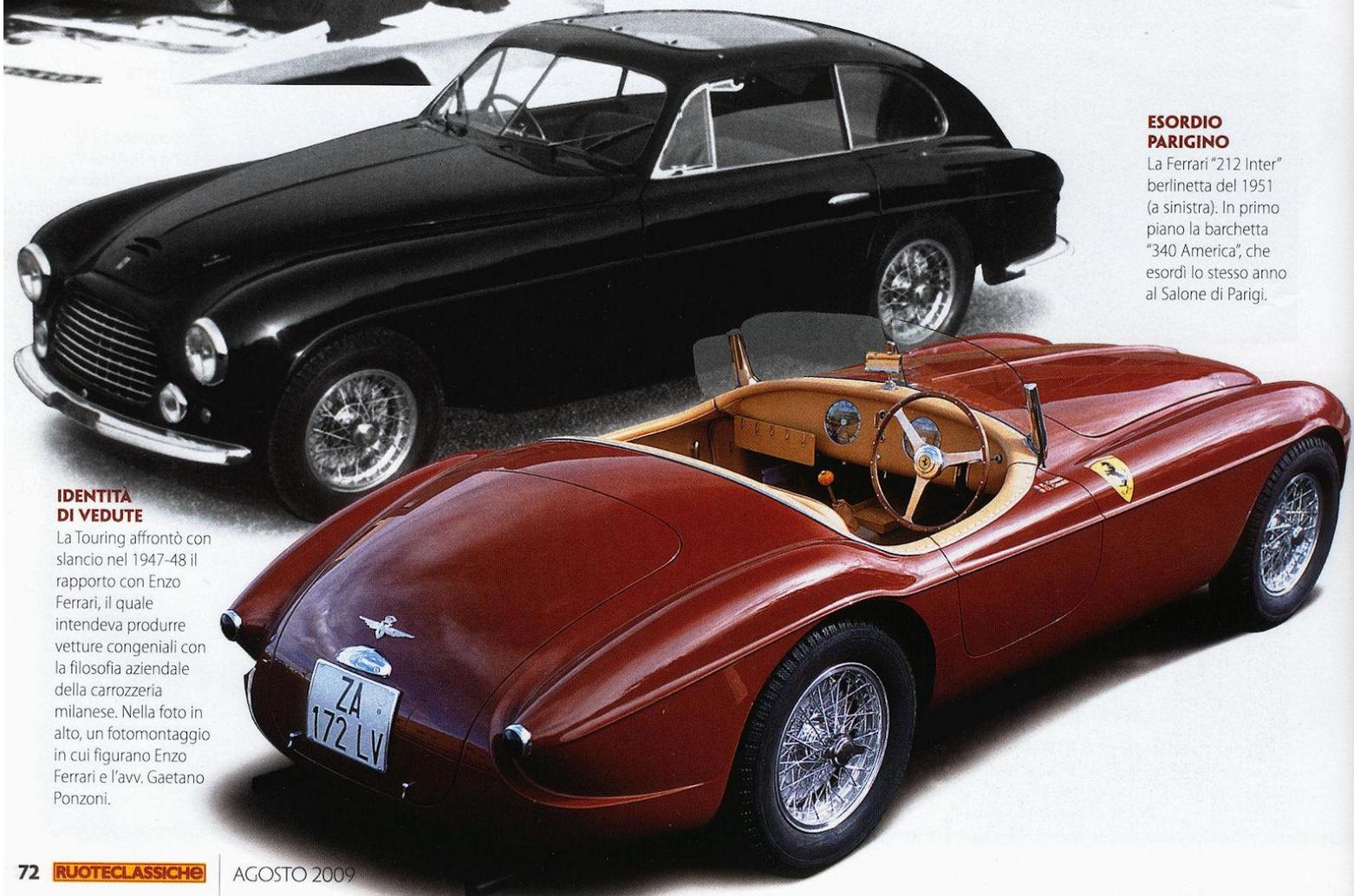
**1956  
PENSATA  
PER LA SERIE**

Lo studio dell'Alfa Romeo "1900 Super Sprint" iniziò con il prototipo "55" (in alto nella foto), che non fu deliberato dalla fabbrica. Entrò poi in produzione nel 1956 e divenne una delle più apprezzate coupé della Touring.

## SEMBRAVA PROPRIO UNA BARCHETTA

L'ingegner Gioachino Colombo, celebre progettista del primo motore V12 Ferrari, così rievocò nel suo celebre libro di memoria "Le origini del mito" la nascita nel 1948 della "Tipo 166 MM", la cui meccanica aveva già fornito ottima prova di efficacia e di affidabilità: "Si trattava ora di trovare un vestito, di dare una forma ben caratterizzata alla Ferrari che, fino allora, non aveva ancora una sua fisionomia caratteristica. Insieme al mio amico Carlo Felice Bianchi Anderloni e ai suoi collaboratori della Carrozzeria Touring di Milano, passammo molte ore nella tarda primavera e al principio dell'estate 1948, per giungere a definire le linee essenziali della carrozzeria per la nuova Ferrari '166 MM'. Nacque così, dall'esperienza della celebre carrozzeria milanese e con il contributo della mia conoscenza tecnica della macchina, la famosissima 'barchetta' Touring. Il modello definitivo venne deliberato il 6 luglio 1948, consacrato nel disegno n° 1275 della Touring, e dato che si trattava del progetto per le macchine da iscrivere alla Mille Miglia l'anno successivo, e quindi denominato 'Progetto Mille Miglia 1949', il modello stesso divenne ufficialmente noto come 'Tipo 166 MM'. La presentazione al pubblico avvenne al 31°

Salone dell'Automobile, Torino, il 15 settembre 1948. Era la prima volta che la Ferrari esponeva con uno stand proprio come casa costruttrice di automobili, ed avevamo incentrato l'esposizione su di un solo modello, una barchetta rossa Touring con interno in pelle color nocciola. Nello stand della Touring, invece, una berlina a quattro posti, sul telaio '166 S' celeste, con l'interno in velluto blu e pelle grigio-blu, molto elegante". Con Enzo Ferrari il rapporto di lavoro era già stato assai stimolante nel corso degli anni Trenta, quando la Touring allestì le carrozzerie per le Alfa Romeo della Scuderia Ferrari di Modena. Alla vigilia della seconda guerra mondiale, quando il già celebre tecnico di Maranello volle cimentarsi in proprio alla Mille Miglia 1940 con due esemplari "815" costruiti con il marchio Auto Avio Costruzioni, fu la Touring ad allestire le armoniose carrozzerie spider per quei prototipi, i quali non sfigurarono al loro esordio in quella giornata che vide la Touring trionfare con la berlina Superleggera BMW "328". Di barchette Ferrari "166 MM" nei primi anni Cinquanta Carlo Felice Bianchi Anderloni ne costruì 42 esemplari e firmò poi altri progetti per il Cavallino (la "195 S", la "212", la "340 America"...).

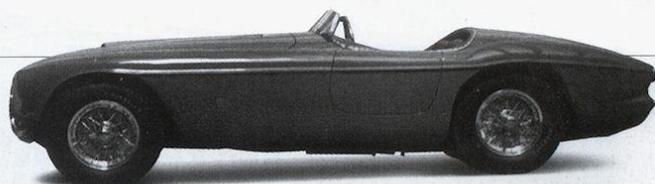
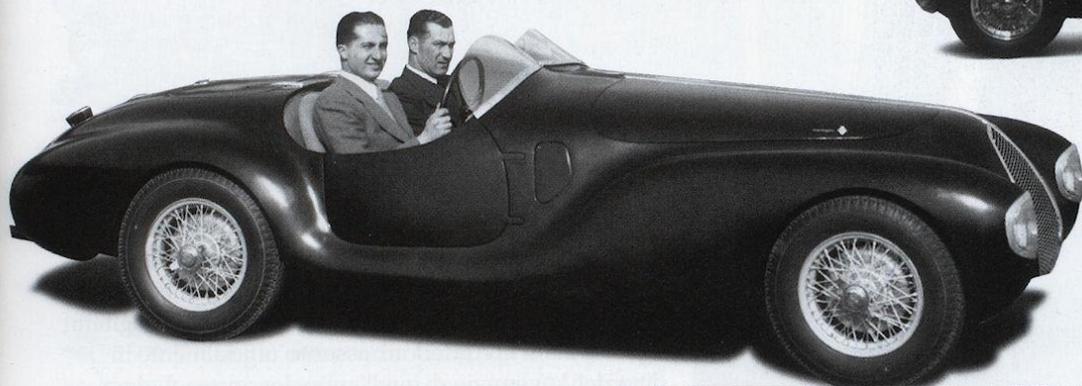


### ESORDIO PARIGINO

La Ferrari "212 Inter" berlina del 1951 (a sinistra). In primo piano la barchetta "340 America", che esordì lo stesso anno al Salone di Parigi.

### IDENTITÀ DI VEDUTE

La Touring affrontò con slancio nel 1947-48 il rapporto con Enzo Ferrari, il quale intendeva produrre vetture congeniali con la filosofia aziendale della carrozzeria milanese. Nella foto in alto, un fotomontaggio in cui figurano Enzo Ferrari e l'avv. Gaetano Ponzoni.

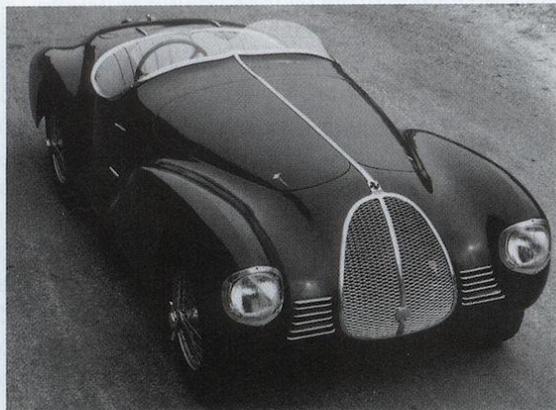


**PIÙ RAFFINATA  
DELL'ALFA ROMEO**

Con la "815" la Auto Avio Costruzioni esordì alla Mille Miglia 1940; esibiva la stessa volumetria delle spider Alfa Romeo "6C 2500 SS".

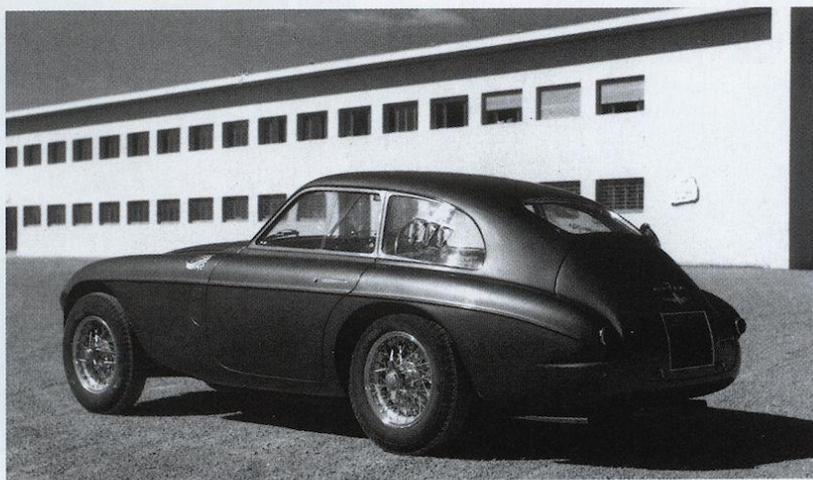
**COL MOTORE  
12 CILINDRI**

Sul passo della barchetta "166 MM" del 1948, la Touring allestì anche un'analoga vettura, ma con motore V12 di 2,6 litri (150 CV).



**PROIETTORI  
CARENATI**

La "815" Auto Avio Costruzioni mise in evidenza una spiccata personalità nei confronti delle Alfa Romeo "6C 2500 SS" nella parte anteriore, grazie ad un'originale calandra e ai proiettori carenati.

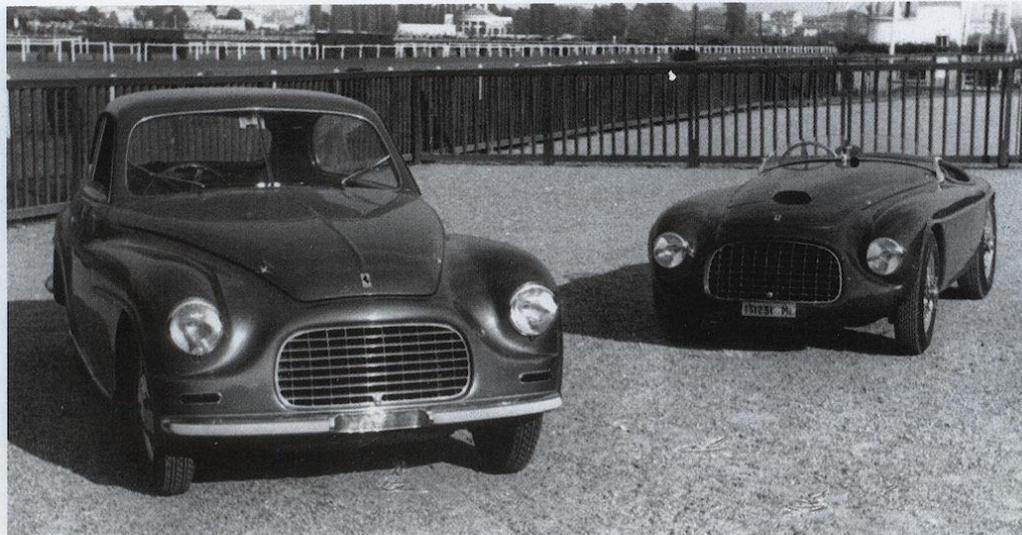


**GUARDANDO  
A LE MANS**

L'arrogante bellezza della berlinetta Ferrari "Le Mans" (1950), concepita da Carlo Felice Bianchi Anderloni, è stata negli anni seguita e interpretata dalla Touring in altre versioni.

**PER IL CONTE  
MARZOTTO**

La Ferrari "166 S" presentata al Salone di Torino 1948 sfoggiò forme morbide, enfatizzate da sapienti nervature ai parafranghi. Un esemplare fu allestito per il conte Marzotto.

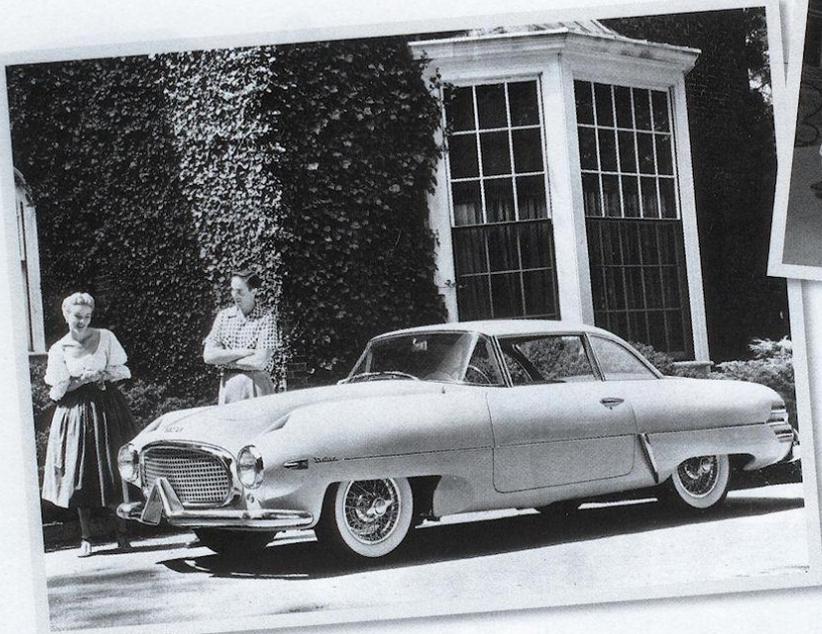


**L'ORIGINE  
DEL MITO**

La foto ufficiale delle due Ferrari "166" allestite dalla Touring, la versione "Mille Miglia" barchetta (a destra) e la berlinetta, entrambe esordienti al Salone di Torino 1948.

**IL VARO  
DELLA FERRARI**

Questa è la Ferrari "166 MM" allestita da Touring e presente al Salone di Torino 1948 nel primo stand allestito dalla Casa di Maranello nella sua storia.



### LA PARENTESI AMERICANA

La coupé Hudson "Super Jet" (battezzata in seguito "Italia") non ha segnato un momento evolutivo nella diffusione dell'equilibrio architettonico sulle vetture della Touring. Costruita in 25 esemplari nel 1953.



### LA GRANDE ILLUSIONE

I primi contatti con il gruppo inglese Rootes risalgono al 1959. Nella foto, una delegazione inglese in visita allo stabilimento di Nova Milanese.

guerra mondiale, l'atelier di via De Breme dovette radunare tutte le forze disponibili per riprendere l'attività. Le poche risorse aziendali poterono contare anche sull'apporto di Carlo Felice, trentenne ingegnere figlio di Bianchi Anderloni, assunto ufficialmente in ditta dal 1° gennaio di quell'anno. La ripresa fu dura in un Paese distrutto dalla guerra, dove la costruzione di auto fuoriserie non suscitava interesse e poteva apparire, come minimo, provocatoria. L'attività riprese



### STUZZICANTE ALTERNATIVA

Con la Lancia "Flaminia GT" proposta dalla Touring nel 1959 la Casa torinese rispose all'esigenza di disporre di un autentico modello granturismo da affiancare alle altre versioni "Flaminia" studiate o prodotte dalla Pinin Farina.

## NEGLI ANNI SESSANTA ALCUNI DISEGNI APPARVERO UN PO' TROPPO ELABORATI, CON INUSUALI CADUTE DI GUSTO



### 1958 - SBEFFEGGIÒ LA BERLINA

Alla nuova berlina Alfa Romeo "2000" che rimpiazzò nel 1958 la "1900", la Touring affiancò la versione spider, della quale si produssero poi quasi 3500 unità.



### 1959 - DISEGNO INVOLUTO

Per lo Scì di Persia la Touring allestì nel 1959 la Maserati "5000 GT", coupé 2 posti di linea involuta, della quale si costruì una serie limitata di unità.



### 1961 - SOLUZIONI IMPROPONIBILI

Esposta al Salone di Torino, la Osca coupé "1600", dalla linea elaborata ed eccentrica, proponeva soluzioni troppo costose, come il braccio mobile per l'estrazione della ruota di scorta.



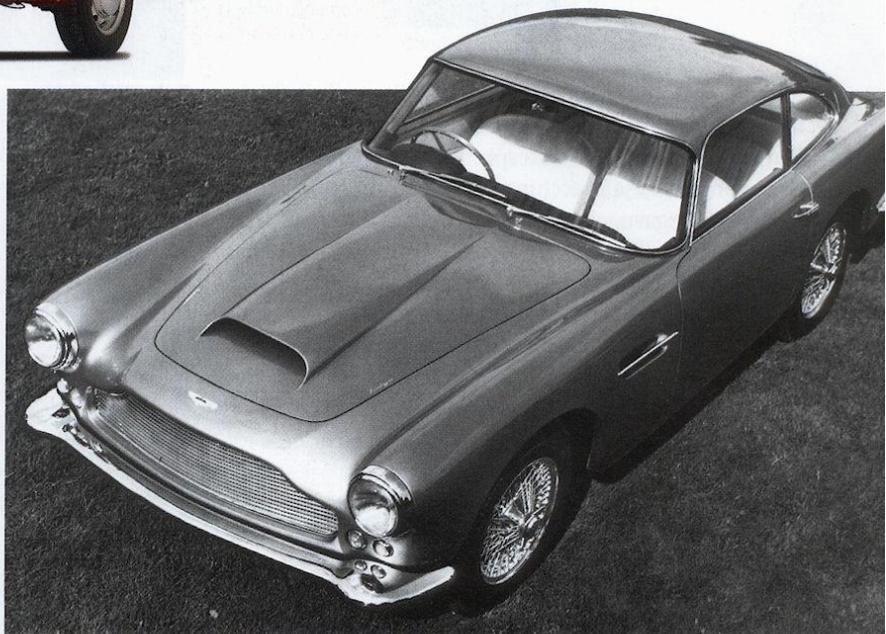
**CATEGORIA SUPERIORE**

Con pochi affinamenti e un nuovo 6 cilindri di 2,6 litri, la spider Alfa Romeo assunse nel 1962 un'altra dignità.

**ASPETTANDO JAMES BOND**

La Aston Martin "DB4" (1958-63) montava un sei cilindri di 3,7 litri da 267 CV SAE. Il debutto avvenne a Parigi.

tuttavia nel 1947 con la Bristol inglese, che volle acquistare il disegno della berlina e il sistema costruttivo Superleggera per avviare la produzione del modello "401", di aspetto molto simile alle Alfa Romeo "6C 2500" Touring d'anteguerra. L'azienda si stava accingendo a tornare sulla scena, quando il fondatore scomparve all'improvviso nel giugno 1948; si era da poco impegnato con spirito nostalgico a realizzare i due prototipi "8C Monterosa" a motore posteriore con cui l'Isotta Fraschini ambiva a riproporsi sul mercato delle auto di lusso. Sotto la conduzione del giovane Carlo Felice, sempre affiancato da Gaetano Ponzoni, la Touring partecipò al Salone di Torino di quell'anno, dove esordì con la Ferrari "166" in versione coupé e spider, due ammirate vetture con cui la Casa di Maranello si affacciò sulla scena internazionale. La collaborazione con l'Alfa Romeo riprese a pieno ritmo a partire dal 1951 con la "1900 Sprint", una coupé >>



**SFORZO PRODUTTIVO**

La Maserati "3500 GT" (1957-64) riscosse un successo storico per la marca del Tridente. Fu la prima vettura prodotta in serie dalla Casa. La versione spider venne realizzata da Vignale.



**1961 - AMMIRAGLIA D'ALTO RANGO**

Nel 1961 alla Aston Martin "DB4" fu affiancata la berlina di lusso Lagonda "Rapide". Il prototipo, in livrea Roman Purple, fu usato dallo stesso David Brown come auto personale e dimostrativa.



**1964 - IL TORO VESTE TOURING**

La Lamborghini "350 GT" debuttò al Salone di Ginevra 1964, realizzata dopo un lavoro di revisione stilistica condotto sulla "350 GTV" del 1963.



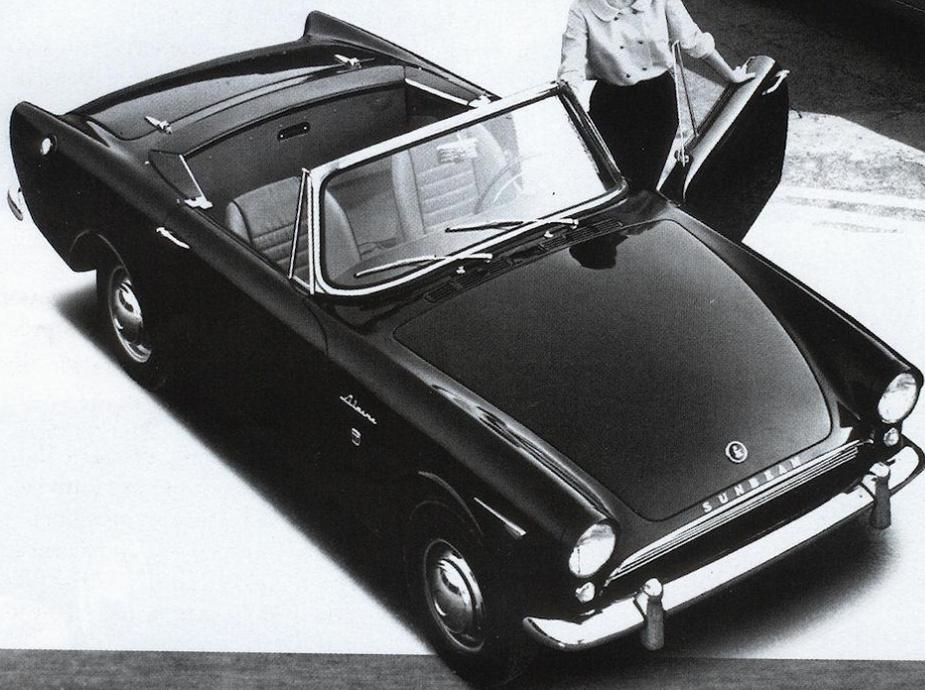
**1965 - SNOBBATA DAGLI ALFISTI**

Nel 1965 esordì al Salone di Ginevra l'Alfa Romeo "Giulia GTC", cabriolet allestita dalla Touring in 1000 esemplari come elaborazione della coupé "Sprint GT".

### L'AFFARE SFUMATO

La collaborazione con il gruppo Rootes per il montaggio della Hillman "Super Minx" destinata al Mercato Comune durò solo due anni (1964-66).

Superleggera che iniziò migliaia di italiani alla guida di una nuova generazione di auto granturismo. La Touring divenne anche interprete due anni più tardi di una pretenziosa macchina sportiva fabbricata in Spagna, la Pegaso, che debuttò con carrozzeria Superleggera al Salone dell'auto di Torino 1953. L'approccio filosofico della società era ormai legato a doppio filo con la realizzazione di vetture granturismo di elevate prestazioni, e tale indirizzo trovò conferma nella collaborazione con la Maserati, la quale affidò nel 1957 alla carrozzeria milanese lo studio

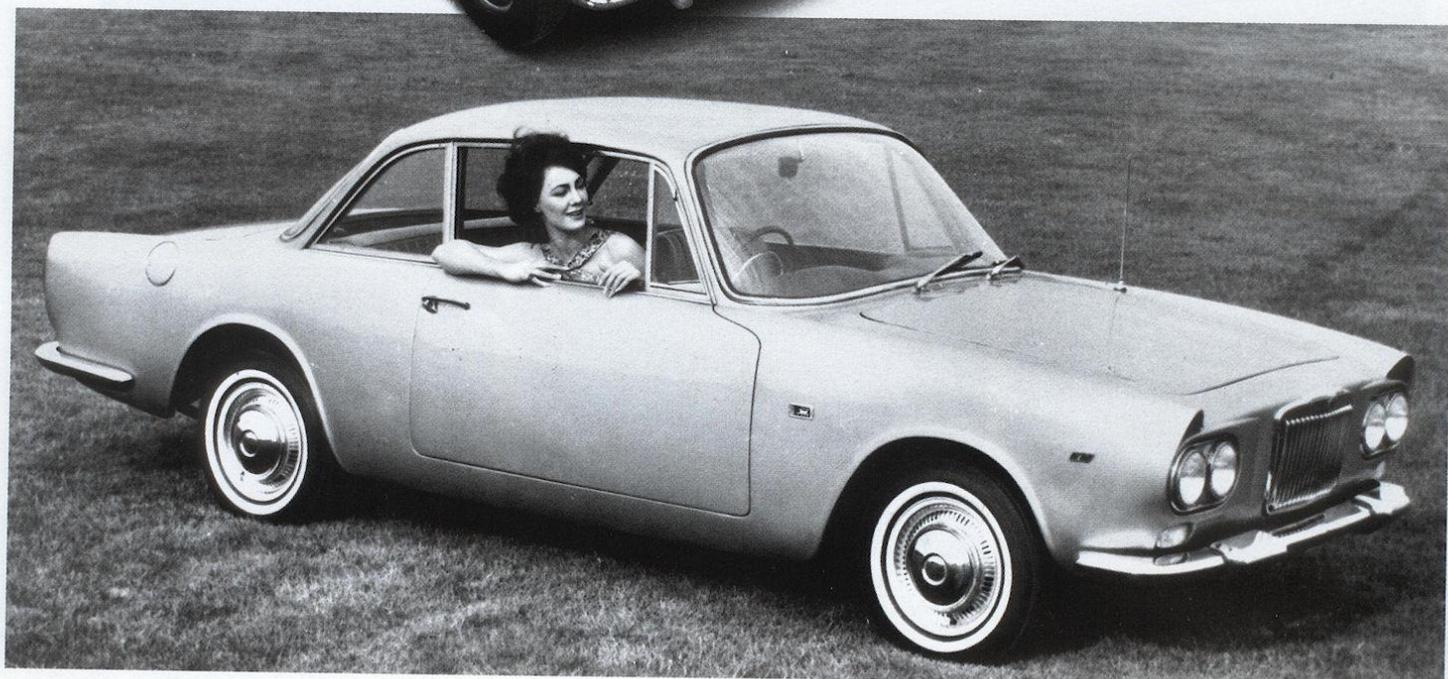


### TIEPIDO RAGGIO DI SOLE

L'assemblaggio della spider Sunbeam "Alpine" nello stabilimento Touring di Nova Milanese non riservò grandi soddisfazioni. La fabbrica inglese consegnava le vetture in parti staccate, salvo motore e trasmissione, montati all'origine.

### "VENEZIA" AFFONDA

La carrozzeria della Sunbeam "Venezia" prese invece vita presso la Touring, nel quadro di un progetto di collaborazione con la Rootes per i mercati dell'Europa continentale. La vettura suscitò soltanto tiepidi consensi.

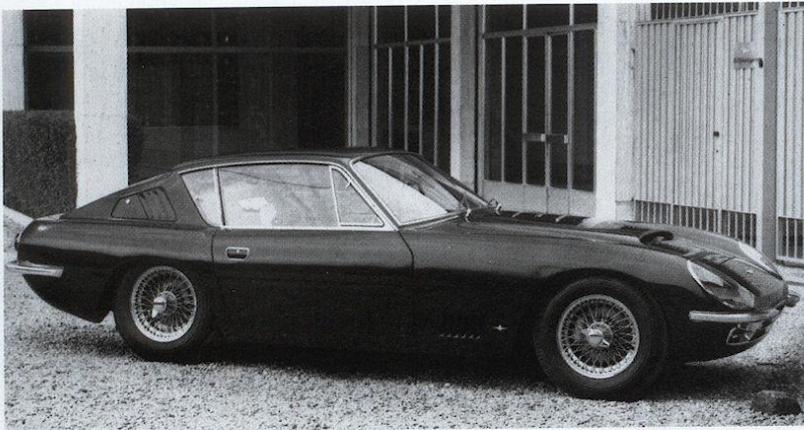


## IN ATTESA DEL V8

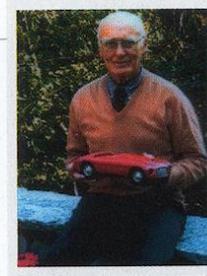
Al Salone di Londra 1966 venne esposto il prototipo Aston Martin "DBS"; non era ancora montato il V8 poi presente sulla versione di serie.

## ULTIMO ATTO

Il prototipo della cabriolet "C4" allestito sul pianale della Fiat "124" fu l'ultima vettura prodotta dalla Touring prima di cessare ogni attività nel 1966.



ALFREDO ALBERTINI



## PROTAGONISTA E TESTIMONE

Carlo Felice Bianchi Anderloni, scomparso nel 2003, ha dedicato l'esistenza a testimoniare i fasti del celebre marchio di famiglia.

e la realizzazione in serie della coupé "3500 GT" (oltre 2000 unità prodotte). L'anno dopo fu la volta dell'Aston Martin, per conto della quale la Touring realizzò la carrozzeria del modello "DB4", che fu costruito in Gran Bretagna con il sistema Superleggera dal 1958 al 1963. Nel 1959 prese avvio la collaborazione con la Lancia, per la quale la Touring produsse la "Flaminia" nelle versioni "GT" e "Convertible". Nel 1964 iniziò il contatto con Ferruccio Lamborghini per la produzione della "350 GT", che esordì al Salone dell'auto di Ginevra e venne poi aggiornata con dubbio esito nel 1965. Le commesse da parte dei costruttori stranieri si estesero al gruppo inglese Rootes per la fabbricazione in Italia della roadster Sunbeam "Alpine" e della berlina Hillman "Super Minx", che aveva vinto il concorso per il taxi europeo; ciò impose la costruzione di un nuovo stabilimento, che venne eretto a Nova Milanese su una superficie di 21.000 m<sup>2</sup>, progettato per un organico di 500 operai e una produzione di 45-50 vetture al giorno. L'azienda si apprestava dunque a compiere un ulteriore passo verso l'attività industriale di una vera e propria fabbrica di automobili, sovvertendo quella che era stata la sua funzione originaria di fucina creativa per carrozzerie di altissima scuola. Altri tempi. Una serie concatenata di avversità non consentì nemmeno di mettere in atto gli ambiziosi programmi produttivi e la Touring entrò in amministrazione controllata nel marzo 1964. Il Salone di Torino del 1966, che tenne a battesimo la Lamborghini "Flying Star II" e la Fiat "124 C4", fu il canto del cigno della grande firma milanese. ■■

## PRECORSE I TEMPI

Concepito sulla spinta nostalgica che richiamava le prime "Flying Star" degli anni Trenta, il prototipo Lamborghini "Flying Star II" fu allestito nel 1966 sul telaio della "400 GT". Fu una coupé di linea inconsueta, con forti anticipazioni sulla tipologia delle station wagon sportive.