

PASSIONE | **QUATTORRUOTE**

QUESTIONI DI STILE

ALFA ROMEO



110 ANNI DI DESIGN
DELLA CASA
DEL BISCIONE

ED
EditorialeDomus

GIOVANNI BIANCHI

ANDERLONI



IL SUO SEGRETO ERA LA LEGGEREZZA

Figlio di Carlo Felice e Anna Soleira e nipote di Felice, fondatore della Carrozzeria Touring nel marzo del 1926 con l'amico avvocato Gaetano Ponzoni, l'ingegner Giovanni Bianchi Anderloni è oggi conservatore del registro ufficiale dell'azienda milanese, nonché memoria storica di uno dei più prestigiosi atelier italiani.

Quanto ha inciso, a suo parere, la storica collaborazione con la Touring sull'evoluzione del design di una Casa come l'Alfa Romeo?

Credo che l'influenza della Touring sia stata notevole, soprattutto prima della Seconda guerra mondiale e fino ai primi anni

50. Successivamente, con il boom economico, l'Alfa si è invece avvalsa di molti altri carrozzieri. Nel periodo precedente il conflitto, la Touring, forse anche in virtù della vicinanza delle rispettive sedi (a Milano si trovava in via Ludovico di Breme, poco lontano dal Portello), aveva con l'Alfa rapporti privilegiati. Mio nonno Felice, che era avvocato ma dedicava tutta la sua attenzione alle auto, aveva corso con l'Isotta Fraschini e la Peugeot, vincendo due edizioni della Coppa delle Alpi. Poi era sempre rimasto in contatto con l'ambiente dello sport e con i piloti più famosi. Da questo mondo aveva tratto la convinzione sintetizzata nel suo motto: «Il peso è il nemico e la resistenza dell'aria l'ostacolo». Per essere veloci, le auto dovevano essere leggere e aerodinamiche. Così, quando quest'ultima scienza era ancora semiconosciuta, aveva condotto approfonditi studi in materia, appoggiandosi al Politecnico di Milano e alla Breda, che disponevano di gallerie del vento e, alla fine, realizzandone, poco prima della guerra, una propria, distrutta dai bombardamenti. Seguendo questa filosofia, costruì sempre vetture leggere, inizialmente applicando il cosiddetto sistema Weymann, per esempio sulle Alfa Romeo 6C 1750 e 8C 2300 destinate alla Mille Miglia. Questa impostazione ha finito per guidare molte scelte dell'Alfa, al punto che, in certi momenti, la Touring è stata identificata co-



Nipote di Felice, fondatore della Touring, e figlio di Carlo Felice, Giovanni Bianchi Anderloni (a destra, con i volumi che ha dedicato alla carrozzeria di famiglia) è oggi conservatore del registro consacrato alle auto dell'atelier milanese: veri gioielli come l'Alfa Romeo 8C 2900 Le Mans (a sinistra)



me il Centro stile del Portello. Ma non era vero, perché la Casa disponeva di un proprio staff dedicato al design. In ogni caso, a mio nonno, negli anni del conflitto mondiale, si deve la trasformazione graduale del vecchio muso con il radiatore nella nuova calandra con lo scudo e le prese d'aria laterali, che è diventato un segno distintivo dell'Alfa Romeo dal 1941 fino a giorni nostri.

Era forte la richiesta di personalizzazione delle vetture commissionate dai clienti alla Touring?

Certamente, anche perché, fin quasi alla Seconda guerra mondiale, i clienti compravano dalla Casa solamente il telaio, che poi facevano allestire da un carrozziere di fiducia. Inoltre, molti acquirenti della Touring erano persone di una certa notorietà. Nei primi anni 30, per esempio, mio nonno realizzò una cabriolet speciale con meccanica della 6C 1900 per Giovanni Lurani (*conte, esploratore, pilota, fondatore della Scuderia Ambrosiana, ndr*), che seguì da vicino la realizzazione della sua auto. Un altro cliente im-

portante fu il pilota Franco Cortese, specialista del circuito di Pescara, dove vinse con la 6C 2300 chiamata inizialmente Aternum (antico nome della città), poi diventata Berlinetta Touring Pescara proprio in seguito al successo da lui ottenuto con Severi alla 24 Ore abruzzese del 1934. Come non ricordare, poi, Enzo Ferrari, conosciuto da mio nonno quando faceva correre le Alfa Romeo con le insegne del Cavallino rampante? A un certo punto, Ferrari gli mandò il regolamento della 24 Ore di Le Mans del 1938, chiedendogli di realizzare un'auto con le specifiche di quella gara. Nonno Felice, sulla base della 8C 2900 Berlinetta, realizzò rapidamente quella splendida vettura (*guidata da Sommer e Biondetti, fu costretta al ritiro da un guasto dopo 219 giri, quando ne aveva 14 di vantaggio sulla seconda in classifica, ndr*).

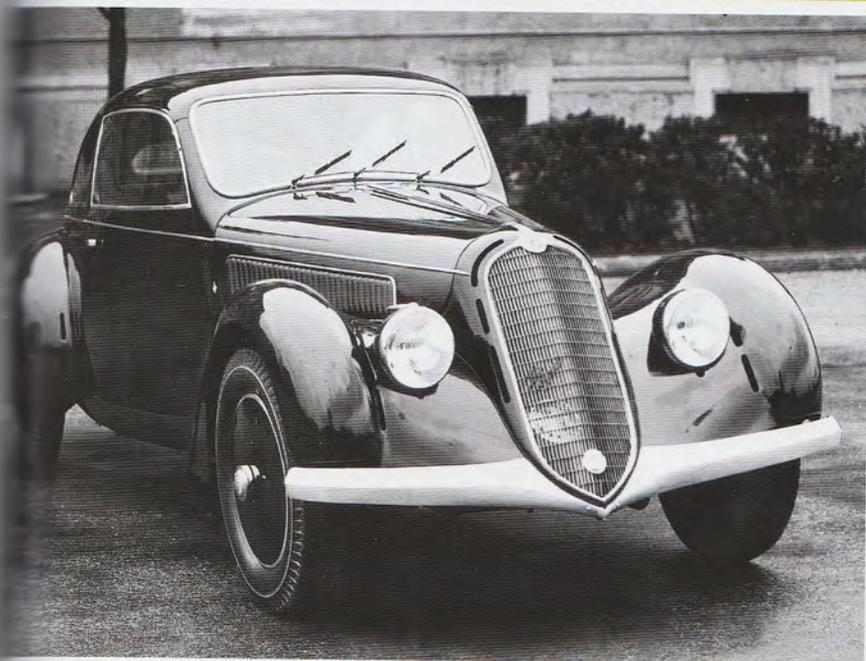
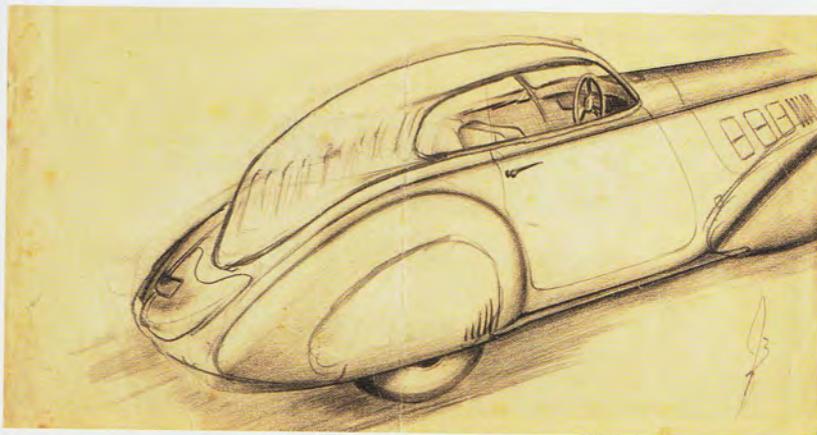
Il legame fra la Carrozzeria Touring, l'Alfa Romeo e le corse fu dunque sempre molto stretto.

Era inevitabile, se si considerano il passato da pilota di mio nonno e il fatto che già

La linea filante della 8C 2900 allestita per la 24 Ore di Le Mans del '38 (sopra) rivela l'importanza degli studi aerodinamici condotti dalla Touring. A destra, la 6C 2300 B Berlinetta, quarta alla Mille Miglia del 1937 con Boratto e Guidotti

A fianco, Carlo Felice Bianchi Anderloni al tavolo da disegno alla fine degli anni 50; più a destra, il padre Felice, ritratto con Giovan Battista Pinin Farina (a sinistra nell'immagine)

Uno schizzo autografo
di Felice Bianchi
Anderloni della coda
con ruote carenate
della 8C 2900 Le Mans



nel 1926 avesse rilevato, insieme con il suo socio Gaetano Ponzoni (anche lui avvocato, ma destinato a occuparsi dell'amministrazione della Touring), la carrozzeria milanese Falco, che apparteneva a Vincenzo Ascari, fratello di Antonio e zio di Alberto. Ritroveremo Alberto al volante della prima auto costruita da Ferrari, la Auto Avio Costruzioni 815, a sua volta dotata di una carrozzeria della Touring.

Patrimonio specifico della Touring era la costruzione con la tecnica detta Superleggera. Ne ricorda l'origine?

Era il frutto degli studi di mio nonno in tema di leggerezza e di aerodinamica, sfociati nella prima vettura costruita con questo sistema costituito da tubi sottili di acciaio, fissati al telaio e rivestiti con pannelli di alluminio sagomati e rivettati. Si trattava proprio di un'Alfa Romeo, la 6C 2300 B Berlinetta del 1937, che arrivò quarta alla Mille Miglia di quell'anno con Boratto e Guidotti, vincendo la sua categoria. I dirigenti del Biscione erano dubbiosi sulla re-



Il figurino originale del designer Rodolfo Bonetto per la 2000 Spider Touring, prodotta dal 1957 al '61

Della 2000 Spider Touring (a destra), con motore 2 litri da 112 CV, vengono realizzati in tutto 3.459 esemplari



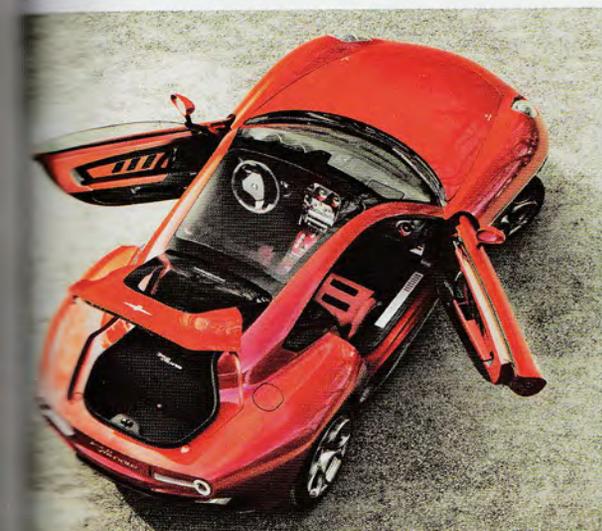
sistenza di questa struttura così leggera, ma mio nonno scommise che, se la macchina fosse arrivata senza problemi da Brescia a Roma, avrebbero dovuto sottoscrivere un contratto. L'auto, invece, terminò l'intera gara, con un buon piazzamento e con grande soddisfazione di tutti.

Chi lavorava al disegno di questi progetti, oltre a suo nonno e suo padre?

Devo dire che la Touring non si è mai avvalsa di designer o di specialisti esterni per la progettazione delle proprie vetture. Dalle mie ricerche risulta che in un solo caso il figurino venne disegnato da un collaboratore

esterno: quello dell'Alfa 2000, opera di Rodolfo Bonetto. Altrimenti, mio nonno e mio padre hanno impiegato per tantissimi anni dei fedelissimi disegnatori, che chiamavano visualizzatori. Persone molto abili nel tradurre le loro idee in figurini, destinati poi a essere trasformati su grandi tavoli da disegno nei piani di forme necessari a costruire i mascheroni. Prima della guerra, ricordo che i migliori visualizzatori erano Seregini e Belli; dopo il conflitto venne assunto, ancora giovanissimo, Federico Formenti, cognato di un altro abile figurinista, il capo disegnatore Aquilino Gildi, che già lavorava alla Touring e che morirà d'infarto proprio mentre era all'opera.

Sopra, dall'archivio di Giovanni Bianchi Anderloni, il figurino realizzato per la coupé 8C 2900 B Lungo, detta così per il passo portato da 2,80 a 3 metri: vettura di grande prestigio, monta un 8 cilindri in linea di 3 litri con 180 CV e può raggiungere i 185 km/h



Sopra e a fianco, la Touring Disco Volante Superleggera del 2012, rilettura di un celebre modello degli anni 50 realizzata dalla rinata carrozzeria con meccanica dell'Alfa Romeo 8C Competizione

Che cosa pensa dei più recenti tentativi di rilanciare il marchio Touring e le sue attività?

Già negli anni 80 mio padre aveva fondato una società per rilanciare l'attività con i fratelli Marazzi, proprietari dell'omonima carrozzeria, con i quali aveva collaborato a lungo, cedendo loro, in mancanza di propri capitali, la metà dei diritti che ancora deteneva sui marchi Touring e Superleggera. Tra gli scopi dell'azienda c'era anche quello di produrre, insieme con la Maggiore, che poi l'ha effettivamente realizzata a Chivasso negli stabilimenti che erano stati della Lancia, la spider Fiat barchetta del 1994; l'operazione non andò però a buon fine e il marchio Touring non venne mai utilizzato per quelle vetture. Mio padre, poco prima di mancare nell'agosto del 2003, cedette tutti i suoi diritti ai fratelli Marazzi. Nel 2006 si è rifatto avanti un industriale belga, con il quale c'erano già stati dei colloqui negli anni 90, che ha rilevato i marchi e ha iniziato a realizzare in piccolissime serie vetture che reinterpretano in chiave moderna il linguaggio stilistico della Touring. Una delle più riuscite, a mio parere, è la rilettura sia della versione coupé sia di quella spider della famosa Alfa Romeo Disco Volante, realizzata nel 1952 sul telaio della 1900 C. Mi sembra che questa rinascita della Touring sia un'operazione riuscita, almeno per alcuni dei modelli visti finora.

TOURING



DAL CLASSICISMO AI DISCHI VOLANTI

Quanto sia stato stretto il legame tra la Touring e l'Alfa Romeo lo dimostra anche il fatto che Carlo Felice Bianchi Anderloni, una volta messa fine all'avventura della sua carrozzeria nel 1966, nel maggio seguente, su invito del presidente Giuseppe Luraghi, viene assunto dalla Casa milanese. I suoi ruoli sono quelli di vicepresidente della Di.Pre.Car. (la Direzione Progettazione Carrozzeria) e di direttore dell'Ufficio stile. In queste vesti, Carlo Felice ha modo di collaborare con l'allora responsabile del design Giuseppe Scarnati, padre, tra le altre, della berlina Giulietta, ma da alcuni dipinto anche come uomo poco propenso alla collaborazione. Sotto la guida di Ivo Colucci, direttore della Di.Pre.Car., la Casa milanese realizza in quegli anni modelli importanti come l'Alfetta e la nuova Giulietta e delibera progetti successivi, dalla 33 alla 75. A Bianchi Anderloni viene ascritto anche il me-

La 6C 1750 Gran Sport Flying Star (a sinistra), allestita nel 1931, è l'esempio più riuscito dello stile detto "stella cometa" della Touring; sotto, la vettura con la proprietaria Josette Pozzo e il trofeo vinto al Concorso d'eleganza di Villa d'Este



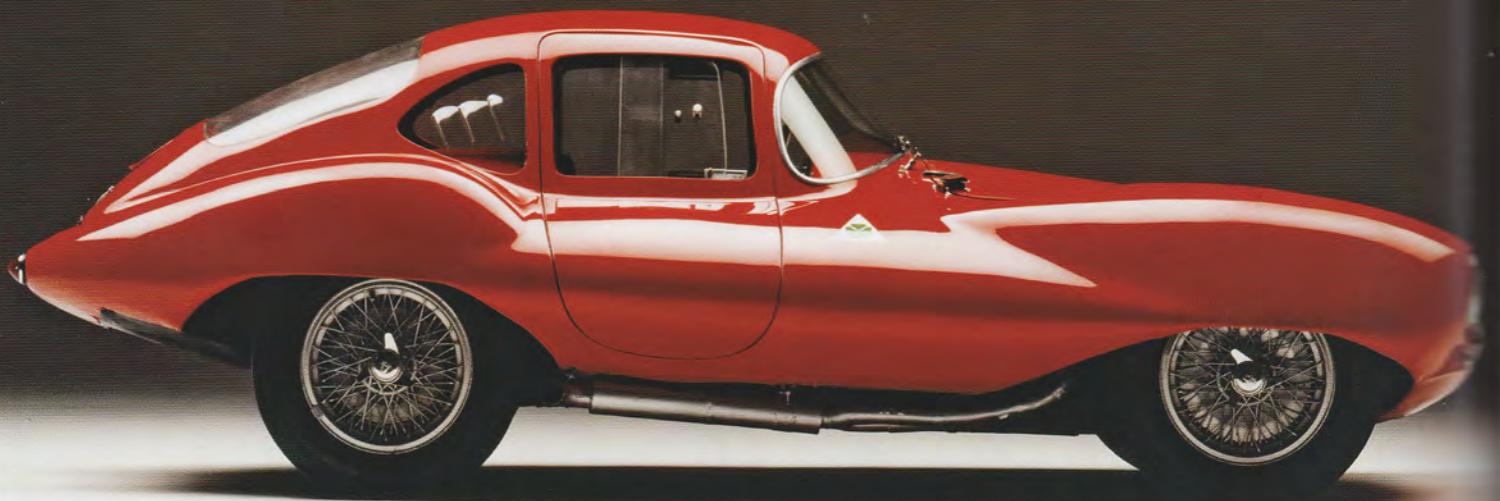
rito di aver contribuito a dar vita al Museo di Arese, inaugurato nel '76, e al Centro documentazione, contenente il prezioso Archivio storico. Diventato direttore della Di.Pre.Car e dell'Ufficio stile nel '77, Carlo Felice conserva queste posizioni fino al raggiungimento dell'età pensionabile nell'81.

STELLA COMETA

Tra le innumerevoli realizzazioni dell'atelier milanese che hanno avuto come punto di partenza autotelai provenienti dalla vicina fabbrica del Portello si annoverano veri capolavori. Come definire diversamente, per esempio, la celebre 6C 1750 GS Flying Star, vincitrice dell'edizione del '31 dell'altrettanto noto Concorso di eleganza di Villa d'Este? Una soluzione stilistica nata, come ricorda Giovanni Bianchi Anderloni nel suo volume "Carrozzeria Touring Superleggera" (Fucina, 2016), forse come «un'esercitazione stilistica tra le tante» o magari «su specifica richiesta di Giuseppe Matteucci, un facoltoso connaisseur genovese», acquirente di altre vetture carrozzate dalla Touring.

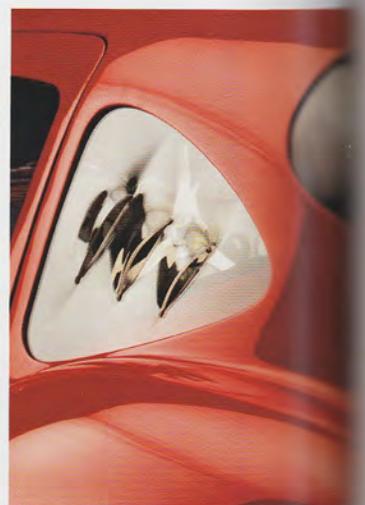
Di Flying Star, anche con meccanica Isotta Fraschini, ne vengono realizzate diverse, accomunate da soluzioni come l'eliminazione delle pedane laterali, la fluidità sinuosa delle fiancate, la leggerezza visiva dei parafanghi, la coda che richiama - da cui il nome - le forme di una cometa. La 6C 1750 GS realizzata secondo questi canoni per la facoltosa Josette

Un altro dei capolavori della Touring è la 6C 2500 Super Sport (a destra), conosciuta come Villa d'Este per la vittoria ottenuta nel settembre del 1949 all'omonimo Concorso di eleganza che si tiene a Cernobbio (CO): il lungo cofano cela un 6 cilindri in linea di 2.5 litri con 105 CV



Pozzo, modella e socialite ante litteram, costituisce però la punta più alta del linguaggio espressivo Flying Star, poi ripreso con minor efficacia su altri esemplari, come una Fiat 522 C destinata a un commerciante maltese.

A Villa d'Este è legato un altro dei più riusciti esempi di stile della Touring, la 2500 SS allestita nel 1949 proprio per partecipare al Concorso d'eleganza di Cernobbio, dal quale, dopo la vittoria, prenderà il nome. Coupé di sublime eleganza, costituisce una





Sotto, la stupefacente forma lenticolare della C52 1900 Disco Volante Spider Touring del 1952, con telaio tubolare e sezione ogivale



Nella pagina a fianco, la linea e alcuni dettagli della versione coupé della C52 1900 Disco Volante, realizzata dalla Touring nel 1953

delle prime opere di Carlo Felice Bianchi Anderloni, da poco privo della guida del padre scomparso l'anno precedente, affiancato dall'abile disegnatore Federico Formenti: nella difficile ripresa post-bellica, l'Alfa Romeo, dispone di una sola meccanica, quella basata sul 6 cilindri con cubatura portata da 2.3 a 2.5 litri poco prima dello scoppio del conflitto. Su questo telaio, la stessa Alfa e diversi carrozzieri (Pinin Farina, Boneschi) realizzano le prime vetture del dopoguerra, ma è l'interpretazione della Touring la più felice. Questa coupé, infatti, costituisce il punto di arrivo dell'evoluzione avviata nel decennio precedente con numerosi esemplari di 6C 2300 e 2500, frutto di costanti affinamenti stilistici: ha però le sembianze di una vettura inedita, «più bassa, più scattante, in grado di proporre un nuovo discorso molto ampio», come scrive Giovanni Bianchi Anderloni, grazie a soluzioni come il padiglione ribassato, la fiancata arrotondata verso il basso e la plastica integrazione dei parafranghi nella fiancata stessa.

Gli anni 50 vedono l'Alfa Romeo assumere invece una dimensione industriale, che le fa abbandonare il ruolo prestigioso ma poco redditizio di produttore elitario per affrontare quello che oggi chiameremmo il mass market. Il passaggio viene segnato dalla nascita di un nuovo modello, la berlina 1900, che si propone con caratteristiche e prezzi alla portata della borghesia emergente.

Ciò non impedisce ai carrozzieri di realizzare raffinate interpretazioni cabriolet e coupé (tra le quali le più riuscite recano la firma proprio della Touring) e modelli da competizione. Per quest'ultimo scopo nascono, nel 1952 e nel '53, le versioni Spider e Coupé della 1900 C52 dette, per le loro linee strabilianti, Disco Volante. Anche se non hanno una vera carriera sportiva, queste vetture sono destinate a suscitare scalpore per la loro speciale forma lenticolare, frutto di studi aerodinamici accurati. Le esigenze agonistiche di alcune gare porteranno, poco dopo, anche a una rivisitazione della carrozzeria, meno originale e definita, per le sue peculiarità, "a fianchi stretti".