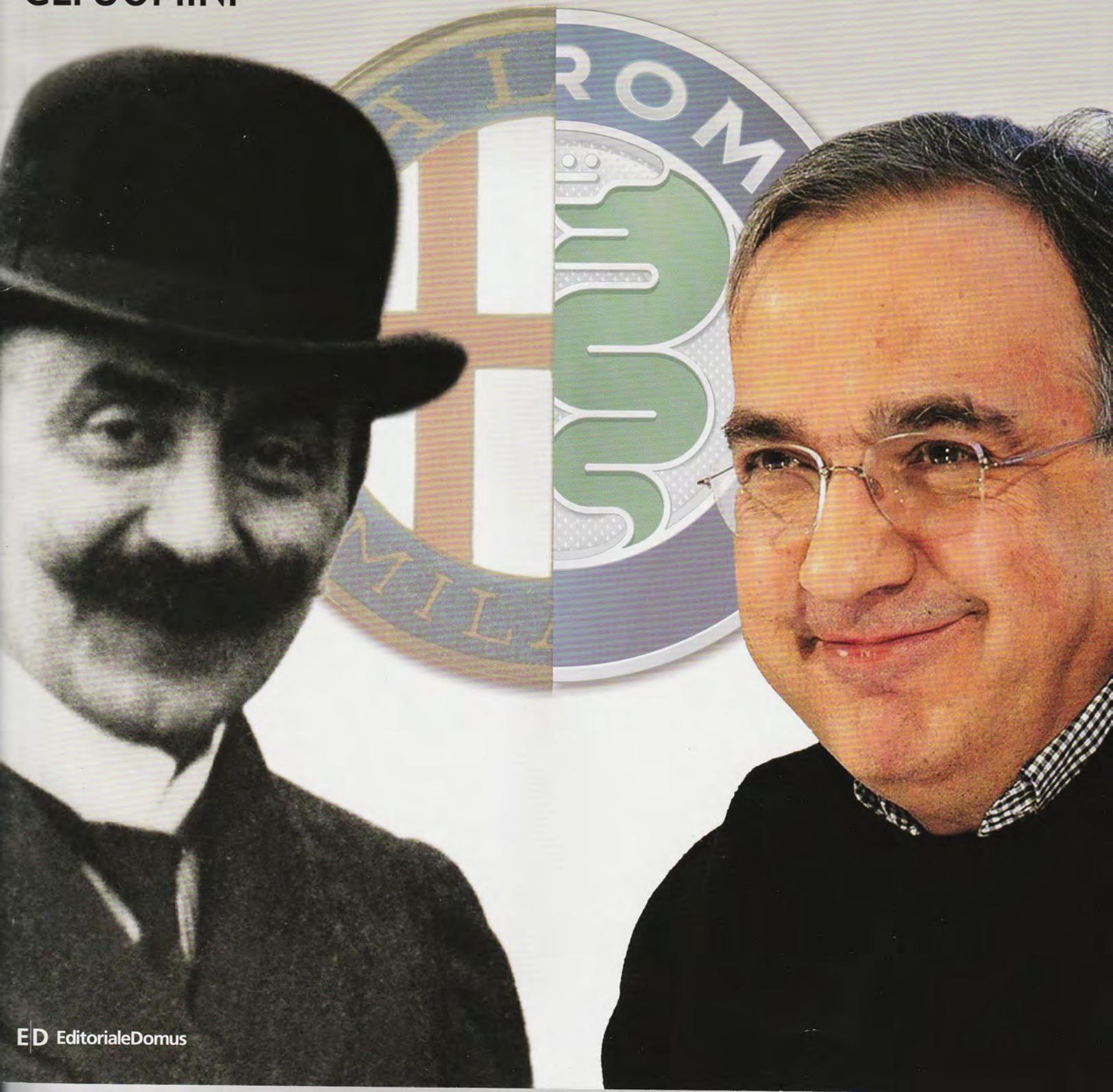


# LEGGENDA

# ALFA ROMEO

GLI UOMINI



**STILISTI** CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI

# MAESTRI DI STILE

L'aerodinamica, le ardite soluzioni di design, le tecniche costruttive d'avanguardia: Touring è una stella del firmamento dell'automobile, grazie al genio del padre fondatore e del figlio ingegnere

Testo di **Marco Di Pietro**

La Carrozzeria Touring è stata, nel periodo a cavallo tra gli anni 20 e 60, uno dei più importanti atelier dello stile a livello mondiale. La triste vicenda del fallimento del 1966 non ha fatto dimenticare la sua fama, al punto che, a quarant'anni dall'uscita di scena, il blasonato marchio è ritornato in attività grazie alla lungimiranza di alcuni imprenditori appassionati. La Touring nasce il 25 marzo 1926 per iniziativa di Felice Bianchi Anderloni, avvocato imparentato con i proprietari dell'Isotta Fraschini e da questi cooptato nell'azienda. Bianchi Anderloni è uomo di cultura, raffinato: appartiene all'alta borghesia lombarda e, come molti, subisce il fascino dell'automobile.

Si appassiona e approfondisce la conoscenza sulla meccanica e viene attratto dalle corse, cui partecipa nel solo ruolo di gentleman driver, soprattutto con le vetture da turismo. Vive sia l'epoca degli esordi, sia il periodo di crisi dell'azienda che porta all'uscita di scena delle famiglie Isotta e Fraschini.

L'avvocato è una sorta di promotore commerciale dell'Isotta Fraschini. Nel 1926 si decide al grande salto: vuole fondare una propria azienda, con l'aiuto dell'amico Gaetano Ponzoni, che rinuncia al tranquillo avvenire garantito dal suo impiego in banca. Rilevano la Carrozzeria Falco di Milano, all'epoca controllata da Vittorio Ascari, fratello del campione Antonio e zio di Alberto. I locali della carrozzeria sono in via Ludovico di Breme, non lontano dal Portello.

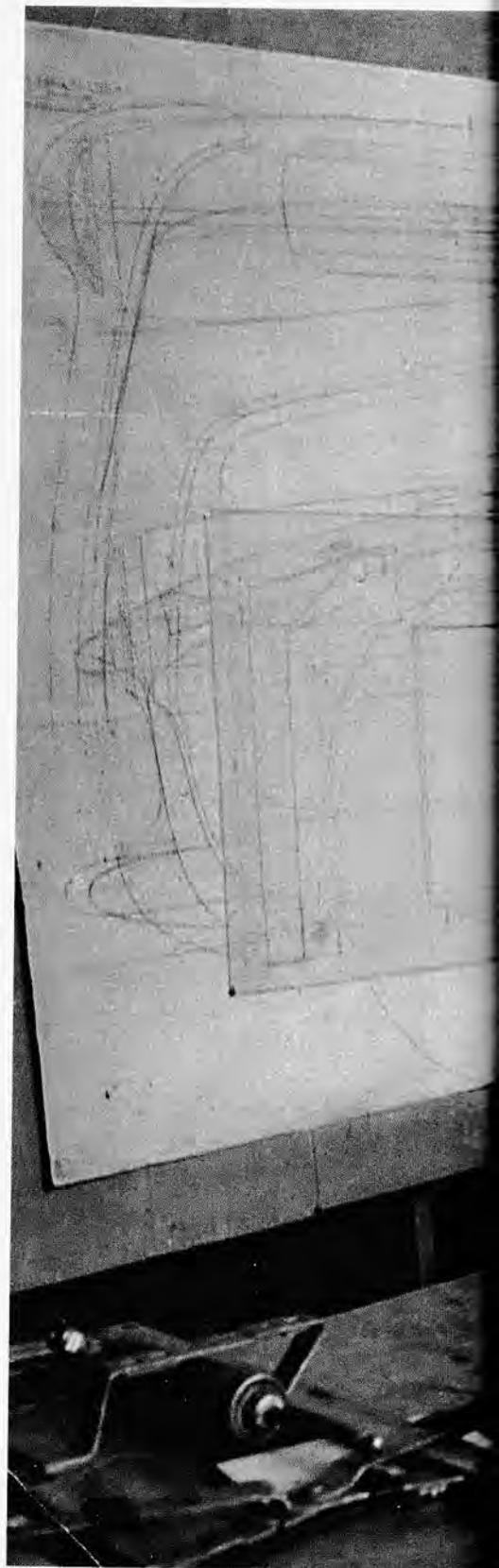
La competenza tecnica di Bianchi Anderloni, unita alla sua vasta cerchia di conoscenze, permette all'azienda, rinominata Carrozzeria Touring, di acquisire importanti commesse e di utilizzare la meccanica di eccezionale livello sia dell'Isotta sia dell'Alfa.

La Touring acquisisce l'esclusiva per la Lombardia del brevetto francese di Charles Torres Weymann: le carrozzerie sono costruite su una scocca in legno sopra la quale la "pelle" della carrozzeria è realizzata in teli di pegamoide. Il fissaggio al telaio non è rigido, ma avviene con l'interposizione di tamponi in gomma. Il peso risulta quindi ridotto e la silenziosità di marcia assicurata.

## STUDI APPROFONDITI

Il motto inventato da Felice Bianchi Anderloni è "il peso è il nemico, la resistenza dell'aria l'ostacolo". Secondo questo principio, l'azienda compie approfonditi studi per migliorare l'aerodinamica: nascono così automobili da corsa e da strada leggerissime e ottimamente profilate che, unite a una meccanica potente, si impongono in gara e tra i clienti sportivi. La meccanica Alfa Romeo è la più utilizzata, soprattutto dopo la fine dell'Isotta Fraschini in seguito alla crisi economica post 1929.

Le Alfa Romeo carrozzate da Touring vincono quattro edizioni consecutive della 24 Ore di Le Mans (dal 1931 al 1934), la Mille Miglia del 1932 e centinaia di altre gare. Le Alfa di Touring si impongono anche nei concorsi d'eleganza: Villa d'Este, il Pincio a Roma...



La grande cultura di Bianchi Anderloni partorisce nomi altisonanti per le sue fuoriserie: "Soffio di Satana", "Freccia di Belzebù", "Fugientem incurro diem", "Flying Star"... Con la diffusione delle carrozzerie di lamiera, nella seconda metà degli anni 30, la Touring inventa un'altra soluzione: il brevetto "Superleggera". Un traliccio di sottili e leggeri tubi d'acciaio saldati tra loro

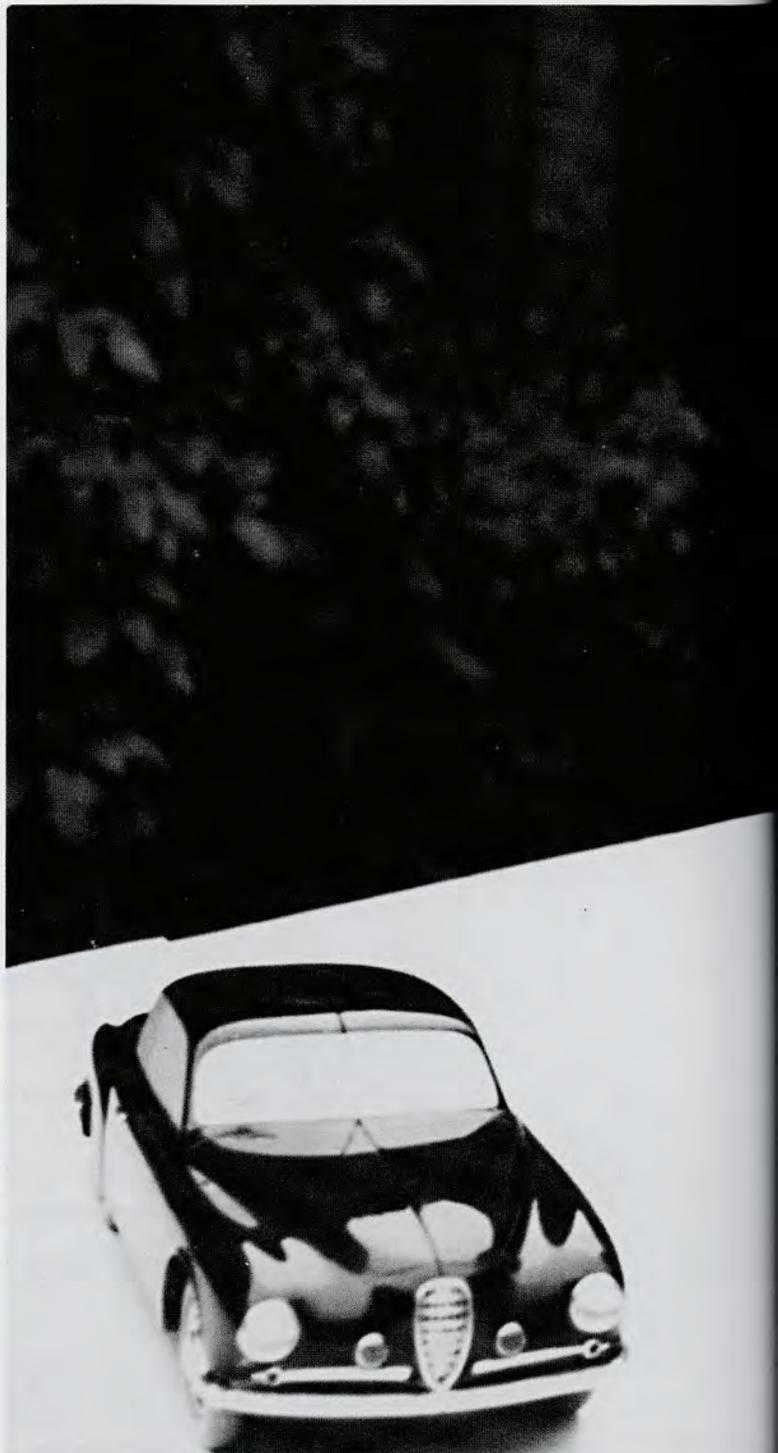


è rivestito da una "pelle" di pannelli di alluminio. L'abilità dei battilastra di Touring, unito all'estro degli stilisti dell'azienda, crea vetture meravigliose. Che dimostrano l'efficacia della loro tecnica costruttiva anche in gara: la 8C 2900B in versione Berlinetta Aerodinamica è in testa alla sedicesima ora della 24 Ore di Le Mans del 1938 con 14 giri di vantaggio sulla concorrente

più vicina a una media oraria di oltre 189 km/h, quando è costretta al ritiro da un banale guasto meccanico. La Touring, il cui nome si completa con Superleggera (e diventa Turinga nel periodo di xenofobia fascista durante la guerra), inventa e deposita decine di brevetti: tettucci apribili, maniglie, serrature, fanali a scomparsa, paraurti ad assorbimento d'urto. Il figlio di Felice

Bianchi Anderloni, Carlo Felice, entra in azienda il primo gennaio 1945.

La guerra sta volgendo al termine: è un periodo difficile. Ma con grandi soddisfazioni, come la nascita e i trionfi nei concorsi delle 6C 2500 Villa d'Este, punto di riferimento stilistico per gli anni a seguire. Ed enormi delusioni, come il tentativo non riuscito della rinascita dell'Isotta Fraschini. L'ingegnere figlio

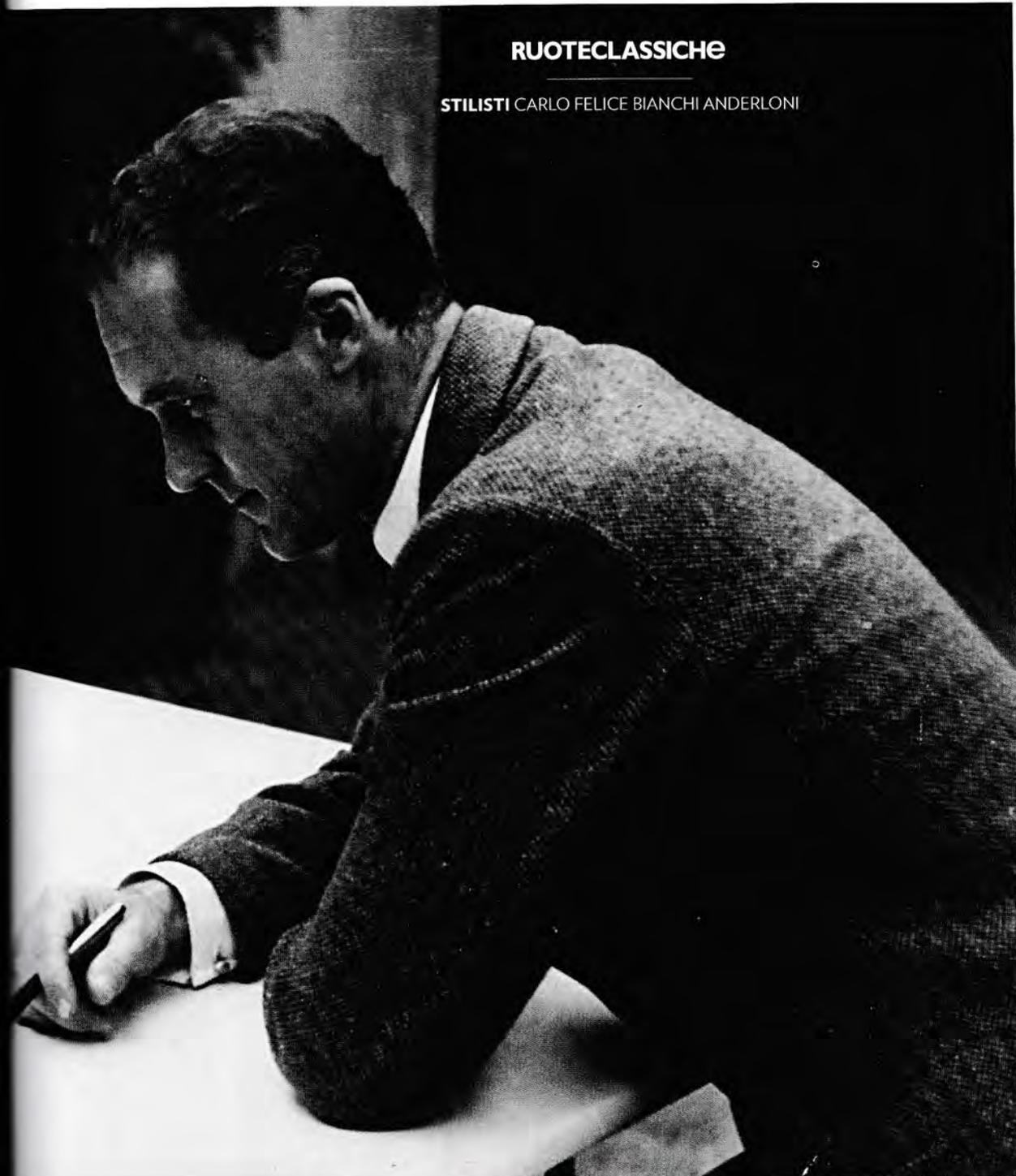


del fondatore è costretto a prendere il posto del padre, quando nel 1948 Felice Bianchi Anderloni muore improvvisamente d'infarto. L'Alfa Romeo è il costruttore di riferimento della Touring, come sempre. Ma non mancano, come nell'anteguerra, importanti digressioni: se la BMW aveva vinto la Mille Miglia "anomala" del 1940 (quella corsa sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova) grazie alla leggera carrozzeria aerodinamica di Touring, l'inglese Bristol, che sfrutta il motore sei cilindri BMW e parte della meccanica tedesca d'anteguerra, si rivolge a Touring per le sue vetture. E poi ancora: l'americana Hudson, la spagnola Pegaso, l'inglese

Aston Martin, la Maserati, il gruppo Rootes, la Lancia, la Lamborghini. Enzo Ferrari, che aveva lavorato con la Touring all'epoca della squadra corse Alfa Romeo, trova in Bianchi Anderloni un punto di riferimento per le sue prime vetture (come era stato per la sua opera prima, l'Auto Avio Costruzioni 815). Touring inventa per la Ferrari 166 la carrozzeria

"barchetta" (il soprannome nasce da una felice intuizione del giornalista Giovanni Canestrini). La Touring affianca l'Alfa Romeo per tutti i modelli di serie: le 6C 2500, le 1900 (Sprint e Super Sprint), le 2000 e 2600 Spider. Ma anche per le dreamcar "Disco Volante". L'ultima Alfa Romeo di Touring è la Giulia GTC, cabriolet derivata dalla Sprint GT

**LA CARROZZERIA TOURING RAPPRESENTA  
UNO DEI VERTICI DELLA CREAZIONE  
DELLO STILE AUTOMOBILISTICO E DELLE  
NUOVE METODOLOGIE COSTRUTTIVE**



**La seconda generazione**

L'ingegner Carlo Felice Bianchi Anderloni, figlio del fondatore, con il modellino della 1900 Sprint. Nell'altra pagina, sopra un altro suo ritratto e, sotto, assieme all'ex pilota e giornalista Paul Frère. Nella pagina d'apertura, l'ingegnere alle prese con calcoli e misurazioni.

di Bertone. La Touring, che dal 1962 si è trasferita in un nuovo grande impianto a Nova Milanese, in vista delle nuove importanti commesse del Gruppo Rootes, che non si concretizzeranno mai, crolla in un periodo brevissimo. Carlo Felice Bianchi Anderloni, vero gentleman, onora tutti i debiti con i fornitori, sistema una parte dei dipendenti alla Carrozzeria Marazzi e viene assunto al Centro Stile Alfa Romeo come consulente. Quando la Touring ritornerà in vita 40 anni dopo il fallimento del 1966, la stella ritornerà a splendere. Soprattutto quando, naturalmente su meccanica Alfa Romeo (quella della 8C Competizione), esordirà la Disco Volante 2012. **RC**

**FEDERICO FORMENTI  
SEMPRE DIETRO LE QUINTE**

**Il grande designer** dietro a molti capolavori della Touring Superleggera è Federico Formenti. Se non fosse per la sua firma su molti disegni dell'azienda, solo gli addetti ai lavori saprebbero chi è stato realmente. Eppure Formenti, di fatto il braccio destro del design di Carlo Felice Bianchi Anderloni, si è sempre descritto come un "figurinista", quasi un ruolo da ragazzo di bottega.

Non è così: Formenti contribuisce in maniera determinante alla creazione di alcuni capolavori: la 6C 2500 Villa d'Este, l'Aston Martin DB4, le Flaminia Touring, la Lamborghini 350 GT. Quando chiude la Carrozzeria, Formenti segue Bianchi Anderloni al Centro Stile Alfa Romeo e aiuta a formare le nuove leve dei designer Alfa. Un episodio curioso definisce il personaggio:

nel 1970, la sera prima dell'incontro definitivo per l'approvazione dello stile dell'Alfetta, Giuseppe Scarnati si accorge che mancano i disegni in scala 1:10 delle quattro viste classiche della vettura, indispensabili per la riunione. Supplica perciò Formenti di fare l'impossibile: è l'unico che potrebbe farcela. La mattina dopo, saranno lì, pronti e perfetti.