

La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO



AUTOBIANCHI A112 ABARTH LA "PICCOLA BOMBA" HA 50 ANNI



Carlo Felice Bianchi Anderloni in Australia nel 1985.



TESTIMONE DIRETTO

GIOVANNI BIANCHI ANDERLONI, FIGLIO DI CARLO FELICE, CHE NON RIUSCÌ A ENTRARE NELL'AZIENDA DI FAMIGLIA, OGGI È IL CUSTODE DI TUTTO CIÒ ABBAIA AVUTO A CHE FARE CON LA VICENDA PROFESSIONALE E PERSONALE DI SUO PADRE E DI SUO NONNO FELICE, IL CREATORE DELLA LEGGENDARIA CARROZZERIA TOURING

di Laura Ferriccioli - foto Archivio Famiglia Bianchi Anderloni



La Isotta Fraschini FBA.

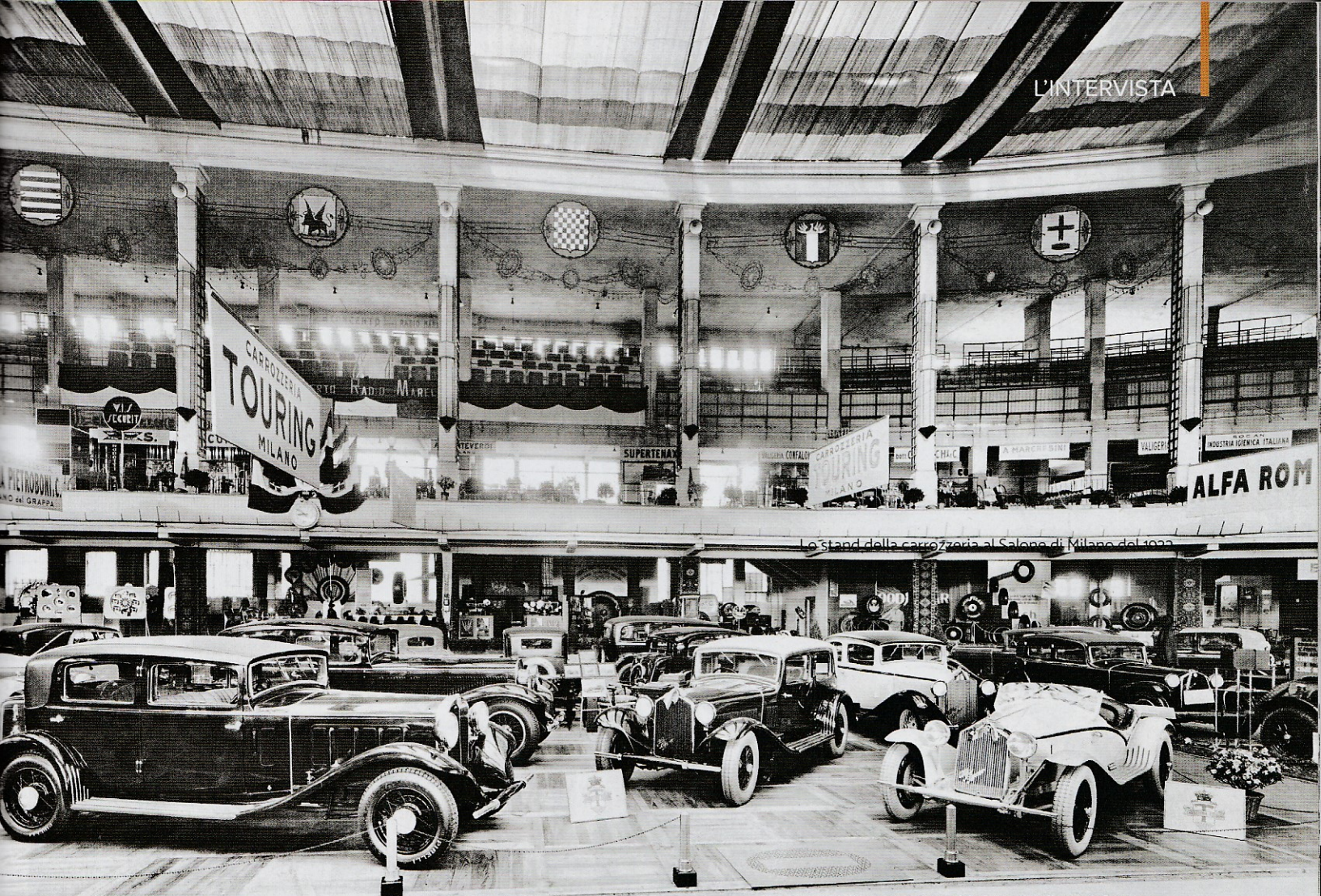


La Citroën C6 Cabriolet Royale per la Regina.



COUPE - CABRIOLET PER
S.M. LA REGINA
CARROZZERIA TOURING
chassis C.6 della CITROËN ITALIANA





Lo stand della carrozzeria al Salone di Milano del 1932.

Dopo Carlo Felice Bianchi Anderloni, geniale autore dello stile di molte automobili considerate tra le più eleganti al mondo, il figlio Giovanni, 78 anni, avrebbe rappresentato la terza generazione al comando della Carrozzeria Touring, fondata nel 1926 da Felice Bianchi Anderloni. Sennonché, quando il leggendario marchio milanese ha chiuso i battenti, nel dicembre del 1966, era uno studente d'ingegneria. «Anche se andavo ogni tanto in azienda per disegnare ed esercitarmi, non ho fatto in tempo a partecipare ad alcun progetto», ricorda. Poi, una carriera come dirigente nella nautica da diporto l'ha portato lontano dalle quattro ruote.

È stato anche suo padre a voler far intraprendere altre strade a lei e a suo fratello fiondando il declino dell'azienda, nel timore che non vi garantisse un futuro?

«No, non è stata una scelta di mio padre, che fino all'ultimo ha sperato, o meglio, si è illuso di poter continuare l'attività. Se avessi potuto avrei lavorato volentieri con lui. Così come avrebbe fatto mio fratello, che è stato per sei mesi in Touring come assistente del responsabile del reparto verniciatura prima di partire per il servizio militare; poi ha preso una strada diversa. L'inizio della fine della Carrozzeria è stato l'accordo del 1962 con il gruppo britannico Roots Ltd, che aveva iniziato a costruire in territorio europeo. Per loro la Touring ha fatto grossi investimenti (v. box) ma il proprietario è morto e l'azienda è saltata. L'Alfa Romeo, poi, dopo la serie delle 2000 e 2600

Spider, aveva promesso altri ordini, ma i nuovi dirigenti, subentrati nel frattempo, hanno prescelto altri carrozzieri. Le commesse ancora in corso nel 1964 erano: le Lancia Flaminia 2800 GT e Convertibile, le Maserati 3500 GT e GTi, la Lamborghini 350 GT, l'Autobianchi Primula Coupé S, ma la produzione non era sufficiente a garantire la stabilità finanziaria. In Italia i costruttori risentivano anche della grossa crisi del settore con i continui scioperi di quegli anni. La commessa della Lamborghini 400 GT, che era in corso quando la Touring ha chiuso, è stata terminata dalla Carrozzeria Marazzi. Per ridare un po' di ossigeno alla Touring, Maserati le ha dato l'incarico di completare le scocche della Mistral e della Quattroporte ma è durato poco. Il nuovo «Progetto Tigre» per la Lamborghini P400 è stato poi affidato a Bertone, che ha realizzato la Miura. Nel timore che la Touring saltasse per aria da un momento all'altro, nessuno si è più fidato a darle commesse. L'ultima batosta è arrivata dalla Fiat con la 124 C Cabriolet: quando è stata presentata al Salone di Torino del 1966, mio padre ha ricevuto un ordine di mille vetture, ma il Lingotto ha fermato tutto perché Pininfarina stava preparando la Fiat 124 Spider e non voleva bruciarsela, anche se erano due vetture ben diverse. Intanto, nel 1965 la Touring era andata prima in amministrazione controllata, in seguito in concordato preventivo e, alla fine del 1966, è stata messa in liquidazione. È iniziata poi la procedura di fallimento, coinvolgendo anche la mia famiglia dato che la Carrozzeria era una società in accomandita semplice. Ricordo che a casa avevamo tutti i mobili pignorati, con il bollino del tribunale, tranne una sedia e un letto per ciascuno. Mio padre ha avuto poi la fortuna, nel marzo del 1967, di essere chiamato da Giuseppe Luraghi, che aveva detto chiaro e tondo di non voler lasciarselo scappare. Ha impiegato il suo stipendio di dirigente della progettazione carrozzerie dell'Alfa Romeo per ripagare i debiti. E nel 1977, quando è stato chiuso il procedimento, il tribunale ha dichiarato l'azienda liquidata ma non fallita: seppur magra, questa per mio padre è stata una soddisfazione. ➤



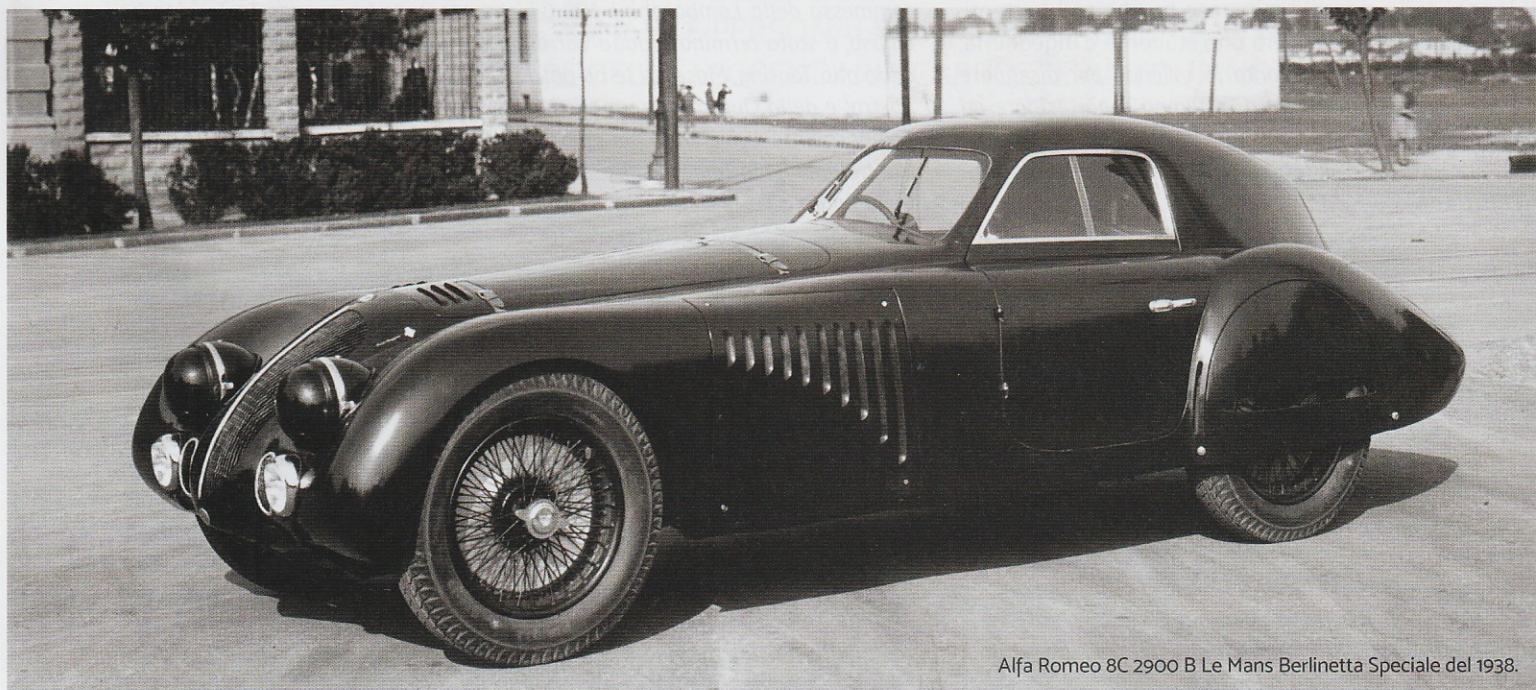
La 6C 1750 Flying Star di Josette Pozzo mentre riceve la Coppa d'Oro per il Concorso d'Eleganza di villa d'Este 1931.



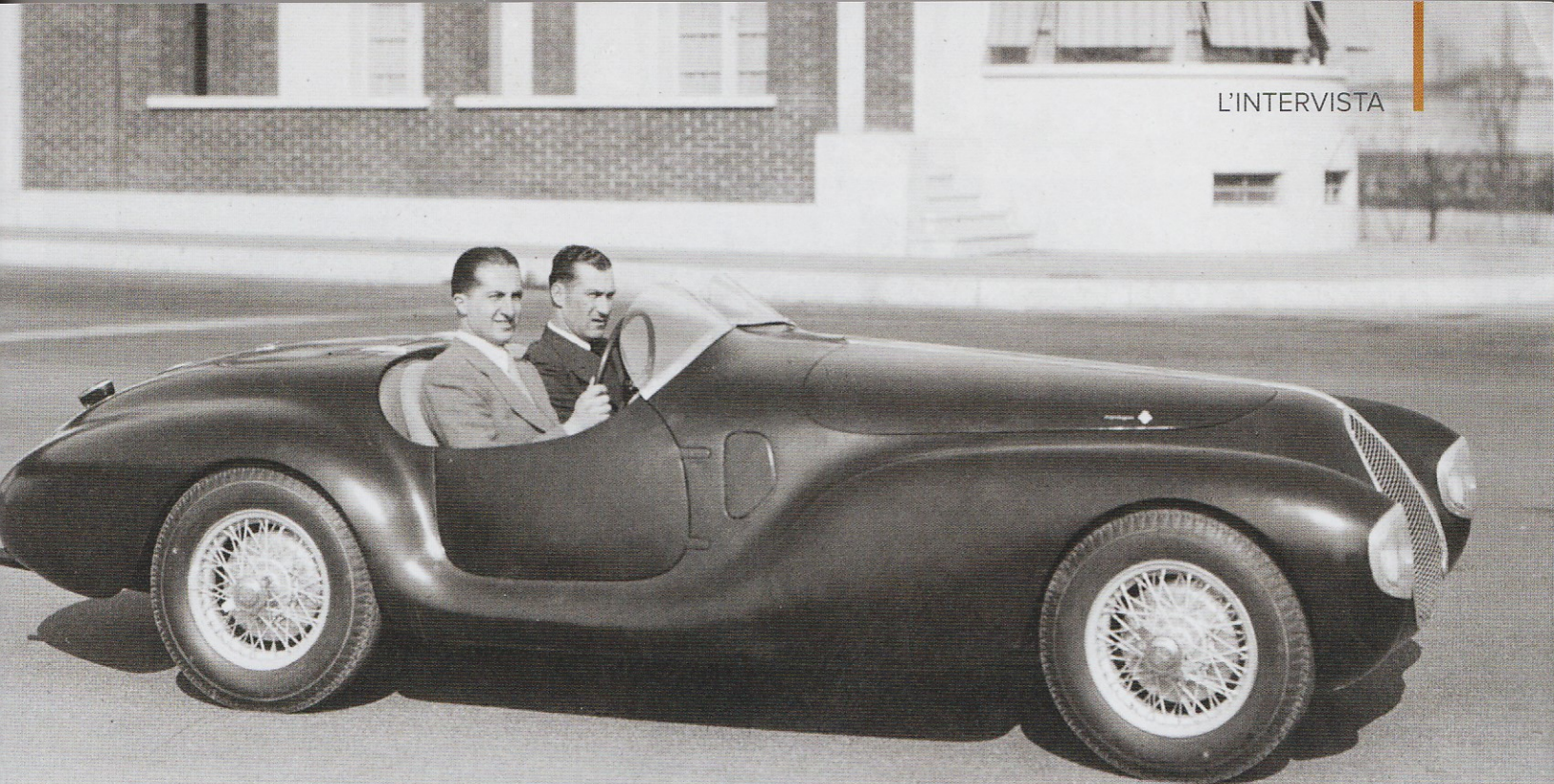
Alfa Romeo 6C 2300 cabriolet Pescara di Benito Mussolini (1935).



Due addette dell'amministrazione sostengono senza problemi una struttura di carrozzeria Superleggera.



Alfa Romeo 8C 2900 B Le Mans Berlinetta Speciale del 1938.



Auto Avio Costruzione 815, di fatto la prima "Ferrari" prodotta. A bordo Ascari e Rangoni.



Reparto di allestimento carrozzerie di via Lodovico da Breme.



Mille Miglia, 1947: Biondetti su 8C 2900 B Berlinetta n°230.

Pensare che in quel periodo gli avevano ritirato il passaporto e una volta che si dovette andare a votare disse che sarebbe andato da solo, anziché con noi figli, mentre mio fratello scoprì che in realtà non poteva perché non godeva più dei diritti civili. Fu un periodo molto duro per mio padre, che tuttavia riuscì a proteggere me e mio fratello da tutto questo. Non ci siamo mai accorti delle numerose volte in cui la Touring aveva passato periodi difficili, quando stentava ad avere commesse".

In seguito suo padre ha lottato ancora come un leone per dare una seconda vita alla Touring...

"Alla fine della prima, tra l'altro, è stato l'ultimo a uscire dopo aver sistemato tutti i suoi dipendenti. Aveva mantenuto la proprietà intellettuale dei marchi della Carrozzeria e così nel 1986 ha costituito una società che si chiamava di nuovo Carrozzeria Touring Superleggera. Stavolta era una Srl, fondata insieme ai fratelli Marazzi. Nei primi anni Novanta si è prospettata per l'azienda una commessa di grosse dimensioni, la Fiat Barchetta: la Touring era incaricata per la parte di sviluppo dei disegni e l'ingegnerizzazione. Intanto Edoardo Agnelli aveva espresso il desi-

derio di occuparsi di questa nuova società, in cui era prevista una cessione di una parte dei marchi Touring. Peccato che qualcuno, a quanto pare, sia andato a sussurrare all'orecchio dell'Avvocato che la Carrozzeria volesse considerare Edoardo come "grimaldello" per entrare nella roccaforte Fiat e quindi forzare la mano ad Agnelli. Le vetture erano già state fatte provare ai giornalisti quando, a seguito del pettegolezzo, Gianni Agnelli ha mandato tutto a monte e ha fatto togliere dalle carrozzerie il marchio Touring. A quel punto papà e i Marazzi hanno restituito l'acconto e tutto è finito lì. Poi un gruppo giapponese che aveva acquistato i carri funebri prodotti dalla Carrozzeria di Caronno Pertusella ha commissionato la costruzione di un prototipo con marchio OSCA, carrozzeria Touring e meccanica Subaru, da produrre in Giappone, ma una volta arrivati nel Sol Levante, nonostante il notevole battage pubblicitario, è andato tutto in fumo. Insomma, in 12-13 anni la nuova Touring aveva fatto solo grossi buchi nell'acqua per via di commesse fasulle e poi ha vivacchiato finché nel 2001 è stata messa in liquidazione e mio padre ha passato ai Fratelli Marazzi la proprietà dei marchi Touring e Superleggera. Poi, nel 2006, sono stati ceduti dai Marazzi a un gruppo belga, che ha chiamato ancora l'azienda Carrozzeria Touring Superleggera Srl".

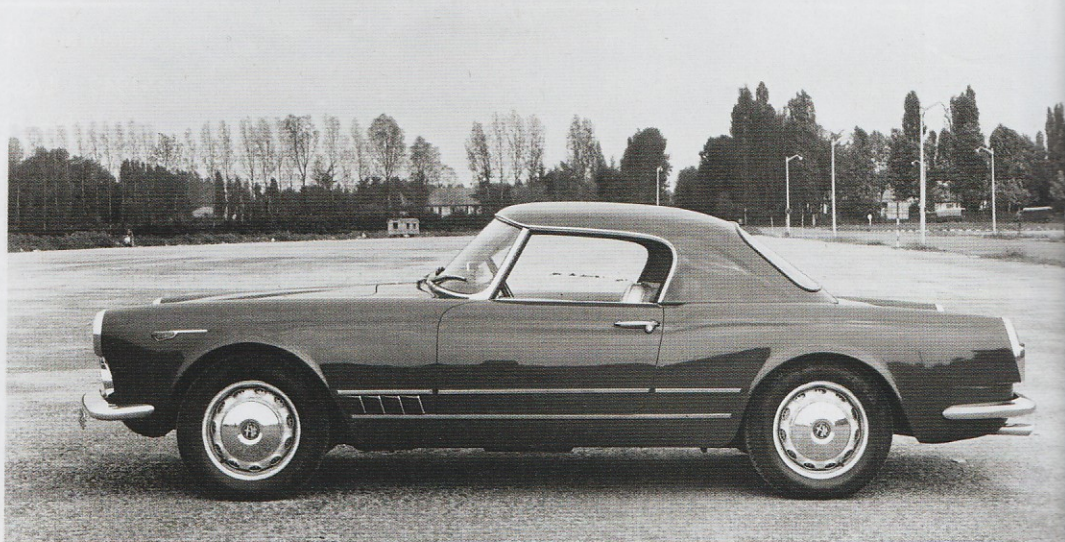


Superleggera



Marzotto su Ferrari 166 MM Berlinetta.
Sotto, a sinistra, la prima realizzazione di Touring
su base 1900 C Sprint del 1951.
A destra, Alfa Romeo 1900 C52 Disco Volante 2000.





Stirling Moss, testimonial Maserati, con Carlo Felice Bianchi Anderloni. A destra, Alfa Romeo 2000 Spider con Hard Top.

Che rapporto aveva con l'attuale proprietario, il barone Roland D'leteren, scomparso lo scorso dicembre? Ha visto l'ultima nata, l'Aero3?

"Era un amico, lo conoscevo abbastanza bene. Conosco quasi tutti i dirigenti della nuova Carrozzeria, sono stato molte volte da loro, hanno sempre riservato presentazioni delle loro auto al Registro Touring Superleggera e ai soci. C'è uno scambio di reciproco aiuto; con la loro attività cercano di continuare, per quanto in chiave moderna e altamente tecnologica, i concetti stilistici della Carrozzeria. Uno dei loro maggiori successi, come sempre in serie molto limitata, è stato il Disco Volante: offrivano la possibilità, a chi voleva, di trasformare la propria Alfa Romeo 8C con una nuova versione del prototipo Alfa Romeo. Dell'Aero3 mi hanno mandato la documentazione, ho visto anche molti filmati. So che è ispirata all'Alfa Romeo 8C 2900 Berlinetta Aerodinamica. Tant'è che la fiancata riporta il numero 19, con il quale gareggiava la Berlinetta nel 1938 a Le Mans. Per ora ne hanno fatti due esemplari, molto belli. Sono sempre auto estreme, destinate a pochi fortunati".

A lei piace l'idea di rendere contemporanei dei modelli del passato?

"Trovo che le auto oggi siano tutte uguali, le uniche che si differenziano sono le 'reinterpretazioni' di modelli famosi, vedi ad esempio la Fiat 500, il Maggiolino, la nuova Mini. A mio parere sono le più interessanti".

Tornando a suo padre, per fortuna, dopo tanta fatica, almeno in pensione è riuscito a godersi il meritato riconoscimento.

"Mia madre era solita dire che le soddisfazioni ottenute da mio padre successivamente, da storico dell'automobile, non le aveva mai avute finché le auto le costruiva. In effetti, quando è andato in pensione e ha scritto il celebre libro Carrozzeria Touring insieme ad Angelo Tito Anselmi, ha cominciato a ricevere una moltitudine di inviti come giudice nei più famosi concorsi d'eleganza. Anche a Pebble Beach è stato più volte, ad esempio nel 1988 per il quarantennale della prima Ferrari 166 Sport MM, quando sono stati esposti una quindicina di esemplari". ➤



Il reparto verniciatura dello stabilimento di Nova Milanese.



La Sunbeam Venezia fotografata in piazza San Marco.

STORIA DI UN'ECCELLENZA

Le tappe principali che hanno scandito i gloriosi quarant'anni della Carrozzeria Touring

1926 - l'avvocato Felice Bianchi Anderloni fonda, in via Lodovico da Breme, la Carrozzeria insieme a Gaetano Ponzoni dopo una serie di incarichi all'Isotta Fraschini e alla Società Commerciale Peugeot Italiana. Rileva la Carrozzeria Falco di Vittorio Ascari, fratello del pilota Antonio. Le prime automobili sono Isotta Fraschini e Alfa Romeo. I nomi delle auto sono spesso in linea con lo spirito dannunziano dell'epoca: Soffio di Satana, Freccia di Belzebù, Fugientem incurro diem, Tip-Top.

"Il peso è il nemico, la resistenza dell'aria l'ostacolo": Felice Bianchi Anderloni conia il motto che guiderà le scelte della Carrozzeria per tutta la sua esistenza.

1931 - Due vetture Flying Star, carrozzate secondo l'inconfondibile disegno Touring, fanno incetta di premi al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este: sono una Isotta Fraschini Tipo 8 e la celeberrima Alfa Romeo 6C 1750 GS bianca di Josette Pozzo, che si aggiudica la Coppa d'Oro.

1935 - Viene messo a punto il sistema strutturale Superleggera, che ottiene la consacrazione sportiva alla Mille Miglia del 1937 con l'Alfa Romeo 6C 2300 B di Giovanni Battista Guidotti, quarta assoluta in classifica. Il sistema, ideato e brevettato da Felice Bianchi Anderloni, sostituisce il concetto di carrozzeria alleggerita Weymann fino ad allora adottato dalla Touring con pannelli in pegamoide fissati alla scocca. Superleggera è una vera rivoluzione per l'epoca, con tralicci di sottili tubi d'acciaio al cromo molibdeno ricoperti con pannelli in alluminio electron. Nel sistema Superleggera, applicato poi a tutte le auto Touring, la scocca forma così un tutt'uno con il telaio, con la pelle poco più che appoggiata.

1938 - Nasce l'Alfa Romeo 8C 2900 B Lungo Berlinetta Speciale per la 24 ore di Le Mans. È una delle massime espressioni della ricerca aerodinamica combinata con la riduzione del peso, oltre che un esemplare di impareggiabile bellezza (ora al Museo Alfa Romeo di Arese). Poco dopo vengono realizzate su telaio AR 6C 2500 Super Sport, Tipo 256, una spider con carrozzeria aerodinamica "Ala Spessa" che vince la Tobruk-Tripoli del 1939 e una Spider "Torpedino Brescia" per le corse su strada.

1940 - Inizia lo stretto rapporto con il futuro Cavallino. Touring carrozza le due 815 Avio Costruzioni, prime vetture costruite in proprio e messe in gara da Enzo Ferrari, alla Mille Miglia del 1940. Anche la vincitrice della corsa, la Berlinetta BMW 328, è Touring. Poco dopo l'azienda milanese sigla anche un accordo per carrozzare in Inghilterra vetture Bristol, nell'ambito del quale verrà realizzato anche un pezzo unico, lo spider Frazer Nash per lo scià di Persia.

1940-45 - Durante la Seconda Guerra Mondiale la tecnica Superleggera viene applicata alle parti di aerei grazie alle quali la Carrozzeria riesce a sopravvivere. Dal 1947 si affiancano al suo scudetto le ali dello stemma dell'Aeronautica. Al termine del conflitto il modello di punta dell'Alfa Romeo è ancora il 6C 2500 - nato nel 1939 - in una vasta serie di varianti interpretate dalla Touring.

1947-1949 - L'Isotta Fraschini, proprietà del gruppo Iri, tenta di inserirsi di nuovo nel mercato di fascia alta con la Tipo 8C Monterosa. La versione coupé è firmata Touring.

1948 - Muore per un attacco di cuore Felice Bianchi Anderloni. Era nato nel 1882. Al Salone di Torino fa scalpore la Ferrari 166, in versione Coupé 4 posti e, ancora di più, lo Spider: è l'auto che fa nascere il soprannome "Barchetta" per le vetture aperte da corsa degli anni Cinquanta.

1949 - Le mani sapienti di Carlo Felice Bianchi Anderloni danno forma all'Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa d'Este, capolavoro immortale. Nel 1951 esce l'Alfa Romeo 1900 C, magnificamente "vestita" da Touring anche lei.

1950 - Giannino Marzotto vince la Mille Miglia del 1950 su una speciale berlinetta Coupé derivata dalla 166 MM Touring. Corre in doppio petto, esaltando il comfort di guida delle vetture Touring.

1952 - Nasce l'Alfa Romeo Disco Volante; alla fine del 1957 la 1900 viene sostituita - dopo le versioni Coupé Sprint e Super Sprint - dalla 2000 e dalla 2600, di cui Touring costruisce due splendidi spider.

Seconda metà anni Cinquanta - Inizia la collaborazione con Maserati mediante la serie delle 3500 GT e due 5000 Coupé Scia di Persia.

1958 - Viene presentata l'Aston Martin DB5 Touring Superleggera del film Agente 007 - Missione Goldfinger.

1959 - Esce il prototipo della Lancia Flaminia GT Coupé e nel 1960 arriva la versione convertibile.

1961 - È al via l'accordo con il gruppo britannico Rootes Ltd (per roadster Sunbeam Alpine, berlina Hillman Superminx, futura Sunbeam Venezia) per il quale si trasferisce la produzione nel nuovo stabilimento di Nova Milanese. Il logo "Superleggera" entra nel marchio della Carrozzeria.

1963 - Il collasso finanziario di Rootes fa crollare la produzione nella nuova sede alle porte di Milano, che se non concretizza il volume previsto di 80 verniciature al giorno va in perdita. La Carrozzeria riceve diverse commesse da produttori quali Autobianchi (Primula Coupé S), Alfa Romeo (Giulia GTC) e Lamborghini (350 e 400 GT).

1964 - Carlo Felice Bianchi Anderloni imposta il "Progetto Tigre", un modellino per la carrozzeria di una GT con motore 12 cilindri 400 GTV richiesto da Ferruccio Lamborghini: è la Miura in versione embrionale.

1966 - La realizzazione del prototipo Lamborghini 4000 Flying Star II, del Coupé Aston Martin DBS, presentati al salone di Torino 1966, non bastano a scongiurare la fine della storica Carrozzeria Touring, che cessa di esistere il 31 dicembre.

Per l'elenco completo dei modelli carrozzati Touring:
www.registrotouringsuperleggera.com

Chissà che emozione per lui...

"Sì, impazziva di gioia".

Come è nato il Registro Internazionale Touring Superleggera?

"L'idea è partita nel 1988 da un grande raduno del Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca, dove c'erano molti collezionisti amici di mio padre tra i quali Giannino Marzotto, vincitore di una Mille Miglia su un'auto Touring. L'occasione per la proclamazione ufficiale del Registro fu poi la mostra del 1995 dedicata alla Carrozzeria Touring Genova AutoStory. Tra i soci fondatori, oltre a mio padre, c'erano i giornalisti Angelo Tito Anselmi e Vittorio Fano, l'attuale presidente Franco Ronchi, e l'ingegner Giacomo Tavoletti, che è stato conservatore prima di me. Un anno dopo sono iniziati i raduni".

Dopo la chiusura della Carrozzeria i nuovi occupanti dello stabilimento di Nova Milanese nella fretta di insediarsi hanno fatto falò di gran parte dell'archivio aziendale. Come conservatore del Registro ha provato negli anni a rintracciare qualcuno dei pezzi unici marcati Touring di cui non si sa più nulla?

"Ricevo segnalazioni da collezionisti di tutto il mondo e dai registri storici, quindi non cerco ma sto attento a tutto quello che viene pubblicato da dealer e case d'asta, che peraltro quando offrono in vendita delle Touring me le indicano e le registro. Spesso, purtroppo, mi vengono segnalate vetture taroccate, o ricostruite, e spacciate per autentiche".

C'è una creazione Touring che le è più cara?

"No, tutte mi sono care. Mio padre arrivava ad Eupilio (Como, nda), dove ci siamo trasferiti nel 1954, con le auto appena finite di costruire: provava i modelli su strada e ogni giorno poteva capitare che ne avesse uno diverso. A volte, anche se non avevo ancora la patente, me li faceva provare, tanto eravamo in campagna. Una volta si è anche visto arrivare una cartella esattoriale con una cifra da pagare astronomica: quando è andato a protestare gli hanno risposto che siccome aveva tante auto non poteva che essere ricco. Per fortuna l'equivoco fu poi chiarito. Amo tutte le vetture costruite da mio nonno e da mio padre, anche se ho un debole per la serie della Alfa Romeo 1900 Sprint e Super Sprint e, naturalmente, per la Ferrari 166 Barchetta, una vettura inarrivabile anche adesso. Ho una Flaminia Convertibile in restauro e quest'anno, se non ci fosse stato il Coronavirus, in primavera avrei potuto farla uscire, dato che è quasi finita. Ce l'ho dal 1982, l'ho usata molto e le sono affezionato. Tutti hanno sempre creduto che fosse di mio padre, che in realtà al massimo ha potuto permettersi una Lancia Appia nei momenti migliori e per molto tempo ha usato una vecchia Fiat 600 scassata dell'azienda. Alla fine è riuscito a comprarsi un'Alfa 33, che ha guidato finché non è mancato nel 2003".

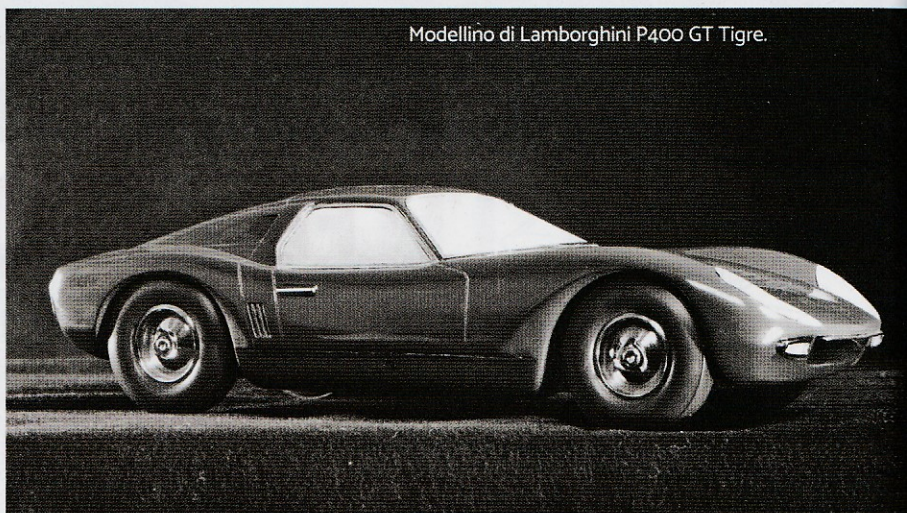
Quando l'intervista finisce, la chiacchierata prosegue ancora per qualche minuto. Salta fuori che l'ingegnere, parlantina sciolta e proiettore alla mano andrebbe volentieri nei club d'auto d'epoca a raccontare per immagini storia, modelli e curiosità sulla Touring. E dalla voce esclusiva di un diretto discendente dei proprietari che è anche un fiume in piena di entusiasmo, oltre che di informazioni. Il suggerimento è di cominciare a prenotarsi. A pandemia conclusa la fila di richieste potrebbe essere lunga. ■



Lamborghini 400 GT 2+2



Maserati 5000 Scia di Persia.



Modellino di Lamborghini P400 GT Tigre.

Giovanni Bianchi Anderloni. A destra, Giovanni e Carlo Felice sulla Lancia Flaminia Convertibile di Giovanni a Lucca nel 1996.

