

Auto^{d'}Epoca[®]

ANNO XXXVIII (445) - N. 9 - SETTEMBRE 2021

EURO 6,00

IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORICHE - THE ITALIAN CLASSIC CAR MAGAZINE

La Gazzetta
della
Motociclismo

- 28 Luglio 1914: scoppia la Grande Guerra
- Luglio 1943: Kursk, la battaglia dei carri armati
- 11 Settembre 2001: gli Stati Uniti sotto attacco
- Camion pesanti Lancia Esagamma
- Primo Piano, Agende, Cronache e Compro-Vendo, Arretrati 2000-2020



La scomparsa di Reutemann



- Concorso d'Eleganza S.Pellegrino
- Campionato Italiano Pista
- Pechino-Parigi 2019
- Bologna - Raticosa
- Circuito di Avezzano

I CAPOLAVORI DELLA TOURING SUPERLEGGERA

Grazie al talento di Felice e Carlo Felice Anderloni le linee prendevano le forme di automobili stupende, vere e proprie opere d'arte simbolo della creatività italiana. Ecco l'affascinante storia della carrozzeria milanese.



UNA PRESENZA IMPORTANTE

di Giovanni Bianchi Anderloni

Silenziosa e discreta, la moglie Anna ha avuto un ruolo importante nella storia della Carrozzeria Touring supportando sempre il marito Cici. Un legame lungo oltre 60 anni.

Dietro ad ogni grande uomo c'è sempre una grande donna... ovvero storie poco note e inedite della vita di Carlo Felice Bianchi Anderloni. Questo vecchio detto che, nel caso che sto per raccontare, a molti potrebbe sembrare un po' esagerato, con il passare degli anni mi sono reso conto che parlando dei miei genitori forse è persino riduttivo!

È ormai universalmente assodato, nel caso della storia dell'automobile italiana e mondiale, che la Carrozzeria Touring abbia costituito una pietra miliare importantissima e che dalle intuizioni dapprima del suo fondatore, mio nonno, l'Avvocato Felice Bianchi Anderloni e successivamente di mio padre, Carlo Felice, sono state create vetture eccezionali, capolavori di design ed eleganza mai eguagliati. Tuttavia, solamente negli anni recenti, quando la storica Carrozzeria era ormai chiusa da tempo, i collezionisti e gli appassionati di auto d'epoca di tutto il mondo, frequentatori di raduni, di manifestazioni sportive, di convegni, di Concorsi d'Eleganza dai più famosi e blasonati ai più modesti, si sono accorti della silenziosa, sorridente presenza di mia madre Anna.

Ma riportando alla mente i vecchi ricordi d'infanzia e riscoprendo documenti di famiglia che sembravano dimenticati, mio fra-



tello Alberto ed io ci siamo resi conto come i nostri genitori siano stati in perenne simbiosi da molto tempo prima che una cerimonia sancisse ufficialmente la loro unione. Anna e Cici (così era chiamato da tutti, in famiglia e dagli amici) si conoscevano fin da bambini, dal momento che Rosalinda, da tutti chiamata Linda, la sorella maggiore di papà, e mia madre erano coetanee (gennaio 1915) e compagne di scuola alle elementari di via Ruffini, prima, e alle scuole medie, all'Istituto del-



le Marcelline poi, a Milano. Nonostante mio padre fosse minore di un anno (aprile 1916) fu subito coinvolto nell'amicizia fra le due ragazze e la frequentazione reciproca portò subito ad un affetto, ad una profonda conoscenza e infine ad un amore che durò tutta la vita, di cui gli ultimi 62 anni sempre insieme!

Le automobili furono una presenza costante nella vita di Anna e Cici, anche se i loro interessi personali erano spesso apparentemente all'opposto! Mia madre Anna, di

3



cognome Solera, diplomatasi in pianoforte al Conservatorio di Milano, aveva nel suo DNA una cultura musicale fuori dal comune, un retaggio familiare: non a caso suo bisnonno era quel Temistocle Solera che fu un musicista dilettante, ma soprattutto il librettista dell'opera di Giuseppe Verdi Nabuccodonosor! Il celebre verso "Va Pensiero sull'ali dorate" è un patrimonio della cultura universale! Carlo Felice, detto Cici, aveva nel suo sangue l'automobile, amore infusogli dal padre Felice Bianchi Anderloni: alcune fotografie di fratello e sorella da bambini sono molto divertenti, anche per lo stile "anni venti".

Linda riuscì persino a partecipare alla Milano Sanremo del 1933, patentata da soli due mesi, guidando una mastodontica Isotta Fraschini e vincendo la Coppa delle Dame!

- 1 Da sinistra; Carlo Felice e Linda Bianchi Anderloni sull'Isotta Fraschini 8A del padre Felice (primissimi anni '20).
- 2 Carlo Felice sul predellino della Peugeot 700 cc. (1923 circa).
- 3 La squadra di Hockey su prato degli studenti universitari milanesi, campione d'Europa. Carlo Felice è il terzo in piedi da destra.
- 4 Carlo Felice e Anna all'Idroscalo di Milano dimostrano la capacità di bagaglio della FIAT 2800 Berlinetta Superleggera.

- 5 Lettera di aumento di stipendio di Carlo Felice alla Carrozzeria "Turing" cioè la Touring con il nome "italianizzato" imposto dal governo. Tornerà con la ragione sociale originale nel corso dell'anno.
- 6 15 Novembre 1941: Matrimonio di Cici e Anna.
- 7 Carlo Felice (alla guida) e Linda (prima in basso a destra) su Balilla Touring con alcuni amici, 1935. Notare che la Balilla ha i fari a scomparsa, prima vettura al mondo!



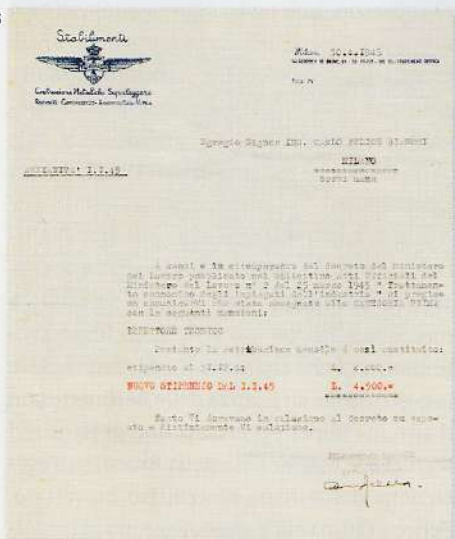
Anna prese la patente solamente nel 1949 o nel 1950, praticamente costretta da mio padre, guidando una Fiat 500 C sul tragitto Milano-Eupilio! Non le piaceva guidare, ma lo faceva benissimo e negli ultimi anni della loro vita scarrozzava dappertutto mio padre, soprattutto quando la sua vista si era fatta debole ed era stato operato di cataratta ad ambedue gli occhi. Divertente una fotografia di Anna e Cici che sul piazzale dell'Idroscalo di Milano dimostrano la capienza del bagagliaio di una Berlinetta FIAT

2800 Touring Superleggera.

Il 10 luglio 1940 Carlo Felice si laureò in Ingegneria Meccanica al Politecnico di Milano e subito dopo dovette rispondere alla chiamata per il servizio militare ed entrò alla Scuola Allievi Ufficiali di Bra (Cuneo) e con la prima nomina a Sottotenente di Artiglieria a cavallo, fu immediatamente distaccato all'Arsenale Militare di Piacenza a riparare cannoni e carri armati!

Si sposarono il 15 novembre 1941: mio padre era in divisa da Sottotenente ed affit-

5



6



4

7



tarono un piccolo appartamento a Piacenza, dove mio padre si rifugiava quando era libero dal servizio all'Arsenale. E all'ospedale di quella città nacqui io, il 17 agosto 1942. Dopo l'Armistizio, mio padre, pur sempre sotto il vincolo militare, fu autorizzato ad entrare alla Carrozzeria Touring in aiuto al padre, grazie al fatto che la Carrozzeria era impegnata nella fornitura di parti di aereo alle varie fabbriche Italiane di aerei, dalla Breda alle Reggiani.

Il 31 marzo 1945, nacque mio fratello Alberto. Nel 1947 la Touring progettò e realizzò una Berlinetta Superleggera su telaio e meccanica Bristol 401 e siglò un importante contratto che consentiva alla Casa inglese la costruzione su licenza delle Berlinette con il sistema Superleggera. Al fine di istruire i tecnici e le maestranze della Bristol sull'esecuzione del sistema costruttivo brevettato, Felice e Carlo Felice soggiornarono in Inghilterra per qualche settimana e Anna li accompagnò e partecipò agli incontri in fabbrica in qualità di interprete! Ricordo che mia madre aiutò sempre mio padre nella stesura o correzione della sua corrispondenza in inglese, anche se ormai non aveva più problemi con questa lingua!

Negli anni successivi frequentemente mia madre accompagnava mio padre in giro per l'Europa in occasione dei Saloni dell'auto: Parigi, Londra, Bruxelles, Ginevra. Quasi sempre era presente anche la Signora Ponzoni, consorte dell'Avvocato Gaetano Ponzoni, socio storico (e co-fondatore della Carrozzeria) di mio nonno prima e di mio padre, poi.



12



16



17



13



14



15



8 Sul ponte del Tamigi di fronte al Parlamento di Londra, da sin. Dudley Hobs, progettista e direttore della Bristol, Anna e Felice Bianchi Anderloni.

9 8/10 Aprile 1945: da sinistra: Alberto nato da pochi giorni in braccio ad Anna, Cici con in braccio Giovanni.

10 Da sin Alberto, Anna e Giovanni a Santa Caterina Valfurva agosto 1946.

11 Agli stabilimenti Bristol: da sinistra Anna, che faceva da interprete, Felice, Carlo Felice e un dirigente dell'azienda Inglese.

12 Primavera 2000, Eupilio: da sinistra, Giovanni, Anna, Cici, e Alberto.

13 Anna e la Alfa Romeo 1900C Super Sprint II Serie al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este 1999.

14 Momento di relax a Villa d'Este 1999: da sinistra Anna Bianchi Anderloni, Ilaria Ramacciotti e Daniela Romeo, nipote di Nicola Romeo.

15 A Villa d'Este 2000, Anna e Cici con Alessandra Giorgetti.

16 1952: concorso d'eleganza di Stresa e Anna Bianchi Anderloni con in mano la coppa del Gran Premio d'Onore.

17 Concorso d'Eleganza di Cortina d'Ampezzo 1956: Anna Bianchi Anderloni presenta al pubblico l'Alfa Romeo 1900C Super Sprint II Serie, Coupé Superleggera.



Curiosa è la foto delle due signore a Montecarlo insieme ad Alberto Ascari (16 maggio 1950, Gran Premio di Monaco) e sedute allo stand del Salone di Parigi del 1951.

Non mancarono pure le occasioni per Anna di essere presente in qualità di madrina ad alcuni Concorsi d'Eleganza, come quello di Stresa del 1952, accanto alla Pegaso Z102 Thrill, o come quello di Cortina d'Ampezzo del 1956, dove presentò alla giuria la nuova Alfa Romeo 1900 Super Sprint II Serie.

Solo dopo la morte dei nostri genitori, fra le carte riservate che ci erano sempre state celate, scoprimmo che nostra madre Anna aveva non solo sostenuto con il suo affetto nostro padre nei momenti difficili per il suo lavoro e per la Carrozzeria Touring, ma era intervenuta più volte a sostenere la famiglia nei lunghi mesi in cui papà non portava a casa alcun stipendio, facendo anche la spola con il Monte di Pietà dove aveva impegnato i suoi gioielli di famiglia! Ovviamente noi ragazzi non ci siamo mai accorti di nulla e mai ci sono mancati gli studi, l'attività sportiva, le vacanze o i regali di Natale!

Quando l'odissea della Carrozzeria Touring finì, il 30 dicembre 1966, per fortuna mio padre fu quasi subito chiamato all'Alfa Romeo dal Presidente Giuseppe Luraghi, a dirigere il Centro Stile e iniziò la sua seconda vita presso la fabbrica di automobili a cui, più di tutte, la storica Carrozzeria era stata legata e per la quale erano state realizzate vetture fra le più belle al mondo!

Riuscì persino a dedicarsi, nel tempo libero, allo sport che più amava: lo sci. Fu eletto Presidente del Circolo dello Sci dei Dipendenti Alfa Romeo, partecipando a numerose competizioni interaziendali e campionati anche nazionali, vincendo quasi sempre nella sua categoria (veterani!).

Alla fine del 1981 arrivò il momento della

pensione e, dopo qualche mese di consulenza per l'Alfa Romeo, per Carlo Felice iniziò il periodo delle auto d'epoca, degli eventi, dei convegni, dei raduni di Marca, dei Concorsi di Eleganza e incominciarono ad arrivare inviti da tutto il mondo. Anna, per quanto le fu possibile, lo accompagnò sempre e gli appassionati e i collezionisti impararono a riconoscere la sua figura discreta e gentile accanto a mio padre.

Il primo raduno delle vetture Touring Superleggera a Feltre/Bassano del 1988, il Barchetta Reunion in California, il grande raduno delle Ferrari 166 MM Touring per il 40ennale della prima vittoria alle Mille Miglia e poi Pebble Beach, Bagatelle, Hampton Court, Salvarola Terme, Stresa, per finire a Villa d'Este, che Anna amava particolarmente, furono tutti eventi che videro Anna accanto a Cici!

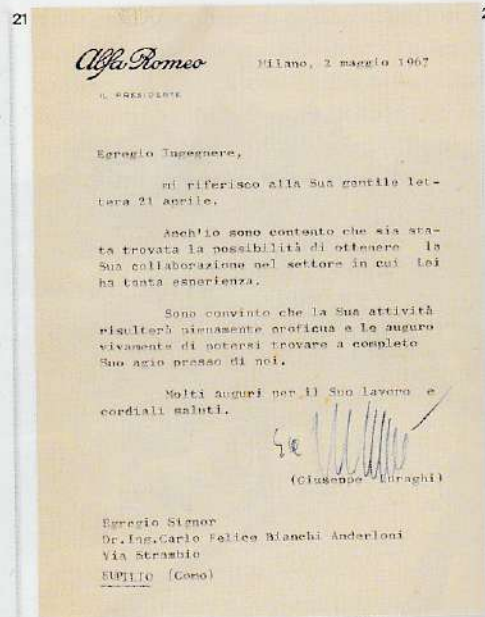
18 Raduno Registro Touring Superleggera: Lucca, Settembre 1996. Anna Bianchi A. e Giuliana Rizzi sulla Fiat 124 Cabriolet di Aldo Rizzi.

19 L'amica Linn Dawson Weeks accoglie Anna, Cici e i coniugi Fano (qui visibile solo la Signora Fano, al centro) al loro arrivo in California (Agosto 1989).

20 Maggio 1950. Montecarlo: Anna Bianchi Anderloni e Felicità Ponzoni (a ds) con Alberto Ascari.

21 21 Aprile 1957 - Lettera di Carlo Felice Bianchi Anderloni al Presidente Luraghi, di accettazione della proposta di assunzione all'Alfa Romeo.

22 2 Maggio 1967: Lettera di risposta del Presidente Luraghi a Carlo Felice Bianchi Anderloni.



UN FILO LUNGO QUARANT'ANNI

di Giovanni Bianchi Anderloni

Da Felice a Carlo Felice Bianchi Anderloni, una continuità unica di pensiero, di linee e di idee che hanno fatto grande la carrozzeria milanese, prima e dopo la guerra.

Di articoli sulle riviste specializzate, libri monografici, numeri unici aventi per tema la storia della Carrozzeria Touring, o anche di una singola, specifica vettura, ne sono stati scritti moltissimi: questa volta, cogliendo l'invito di Auto d'Epoca, desidero soffermarmi dapprima su un aspetto fondamentale della vita della azienda e dei suoi due protagonisti principali: la formulazione di un pensiero, l'invenzione di linee, di un design e di concetti costruttivi talvolta rivoluzionari, in poche parole di uno stile che ha improntato con una continuità unica per quarant'anni la storia dell'automobile Italiana e mondiale.

La Carrozzeria Touring non sarebbe mai esistita se non ci fossero stati a preparare la sua fondazione, nel 1926, i venti anni precedenti di crescita e maturazione professionale e sportiva di mio nonno, l'avvocato Felice Bianchi Anderloni. Divenne avvocato per rispetto degli ordini di scuderia della famiglia, ma per lui questo fu solo un atto di cultura, perché aveva la meccanica nel DNA e l'automobile nel sangue. Grazie ad uno stretto intreccio di parentele (le sue tre sorelle sposarono rispettivamente Cesare Isotta, Antonio e Vincenzo Fraschini, i soci fondatori della Isotta Fraschini) nel 1904 entrò nella storica fabbrica d'automobili, dapprima come

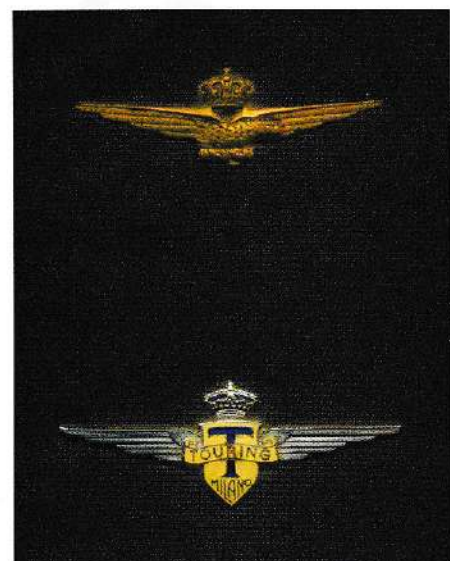


collaudatore, poi come responsabile del servizio collaudi, dove ebbe come maestri e colleghi uomini come Vincenzo Trucco, Ferdinando Minoia e i Fratelli Maserati.

Tutte quelle esperienze tecniche e commerciali accumulate, oltre alla passione sportiva che non lo abbandonarono mai, convinsero Felice Bianchi Anderloni, alla soglia della maturità, ad intraprendere il gran salto: passare da promotore di vetture di successo a costruttore. A cavallo fra il 1925 e il 1926, in società con l'amico avvocato Gaetano Ponzoni, rilevò la quota di maggioranza della Carrozzeria Falco di Vittorio Ascari, fratello di Antonio, famoso pilota dell'Alfa Romeo con vetture da Grand Prix. La ragione sociale venne modificata in Carrozzeria Touring S.A.S., l'avvocato Ponzoni ne

assunse la responsabilità amministrativa e Felice Bianchi Anderloni la direzione tecnica, coadiuvato per un paio d'anni da Vittorio Ascari. Il primo stabilimento fu fondato nella periferia Nord Ovest di Milano, in via De Breme, molto vicino allo stabilimento Alfa Romeo del Portello, e non lontano dagli stabilimenti Isotta Fraschini di via Monterosa.

L'amore per la meccanica e per le automobili, le esperienze nelle competizioni su strada (ricordo per tutte le due vittorie assolute alla Coppa delle Alpi del 1922 con l'Isot-

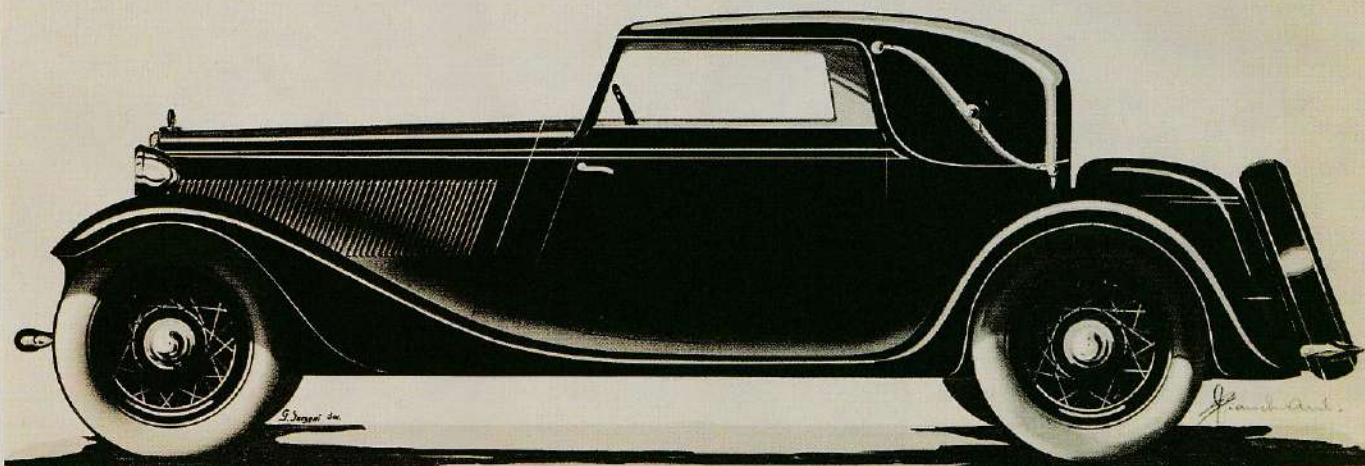
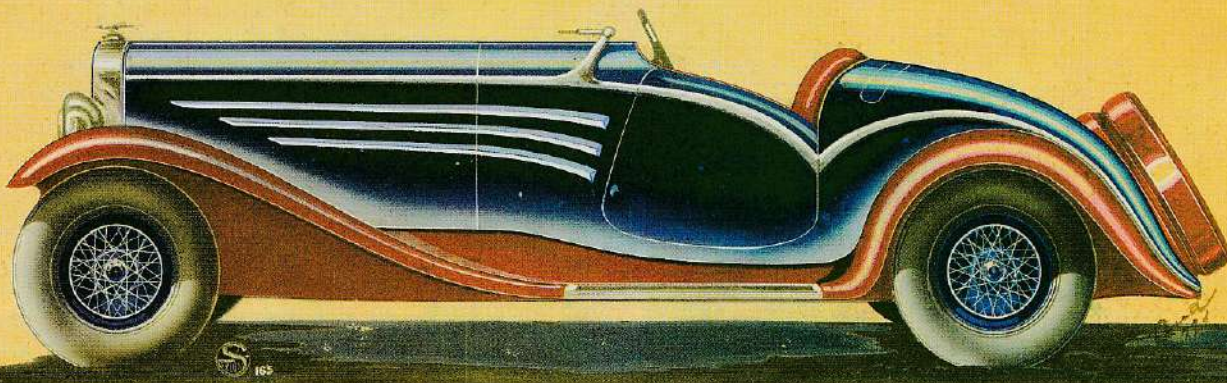


CARROZZERIA TOURING

MILANO

SPYDER tipo "FLYING STAR",
su ISOTTA FRASCHINI 8 A CORTO
Disegno Costruttivo N° 508


1° PREMIO ASSOLUTO
E PREMIO 1.ª CATEGORIA
GENOVA - NERVI
23 maggio 1931



Modello "Conte Lurani"
Cabriolet 4 p. su Alfa Romeo 6C 6t Serie
disegno N° 608 dep.

ta Fraschini 8 e del 1925 con la Peugeot 5HP) avevano contribuito a formare nella sua mente concetti stilistici e soluzioni costruttive in continua evoluzione. Felice Bianchi Anderloni si era profondamente convinto che non era sufficiente un motore potente per ottenere elevate prestazioni, ma che altrettanto importante era il peso totale della vettura e la forma della sua carrozzeria, per penetrare meglio nell'aria. Famoso è rimasto il motto coniato da mio nonno: "Il peso è il nemico, la resistenza dell'aria l'ostacolo". Per tutti i 40 anni di vita della Carrozzeria Touring, questo motto ha guidato le scelte tecniche e costruttive delle vetture.

Ma come nascevano i capolavori che

tutto il mondo conosce e ci invidia? La Carrozzeria Touring per tutta la sua esistenza (tranne un unico caso che vedremo) non si avvale mai di progettisti o "designers" esterni, come li chiamiamo ora. La stragrande maggioranza delle Carrozzerie di una certa importanza, sia italiane che europee, si sono sempre rivolte a designer più o meno famosi, i quali spesso sono passati da un cliente all'altro, ovviamente trasferendo i propri concetti e idee stilistiche. Fra i più noti designers italiani ricordo Mario Revelli di Beaumont (soprattutto ante-guerra), Giovanni Michelotti, Franco Scaglione, Rodolfo Bonetto, Marcello Gandini, Giorgetto Giugiaro, Ercole Spada e Leonardo Fioravanti.

1 L'AVV. Felice Bianchi Anderloni, fondatore della Carrozzeria Touring, al volante della Peugeot 7HP con cui vinse la Coppa delle Alpi 1925.

2 1941: grazie alle forniture di parti d'aereo all'industria Italiana, il Comando dell'Arma Aeronautica concesse l'aggiunta delle ali al marchio Touring.

3 1931: Lo splendido figurino di G Seregini per la Isotta Fraschini 8A, con il nuovo stile denominato Flying Star, Primo Premio al Concorso di Genova Nervi.

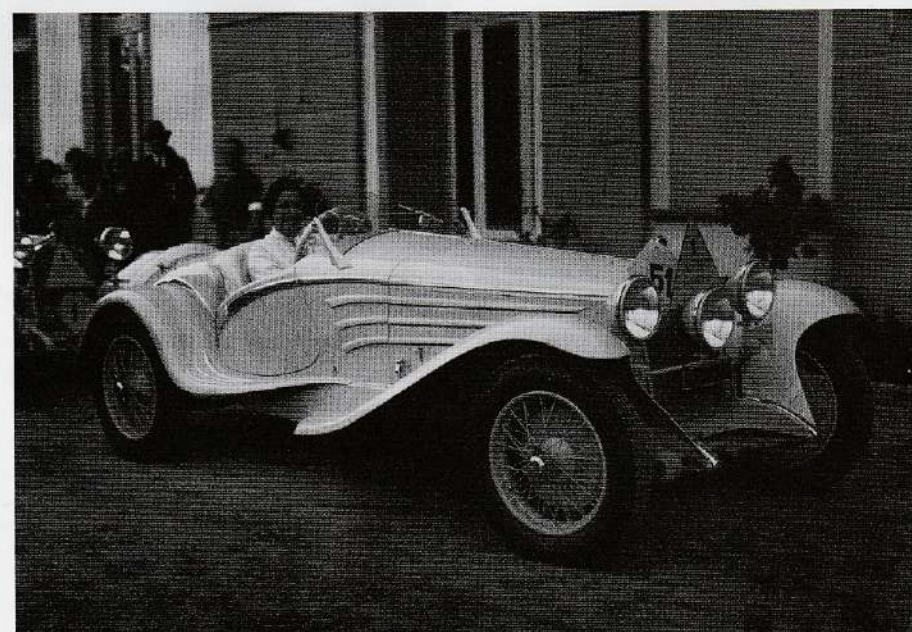
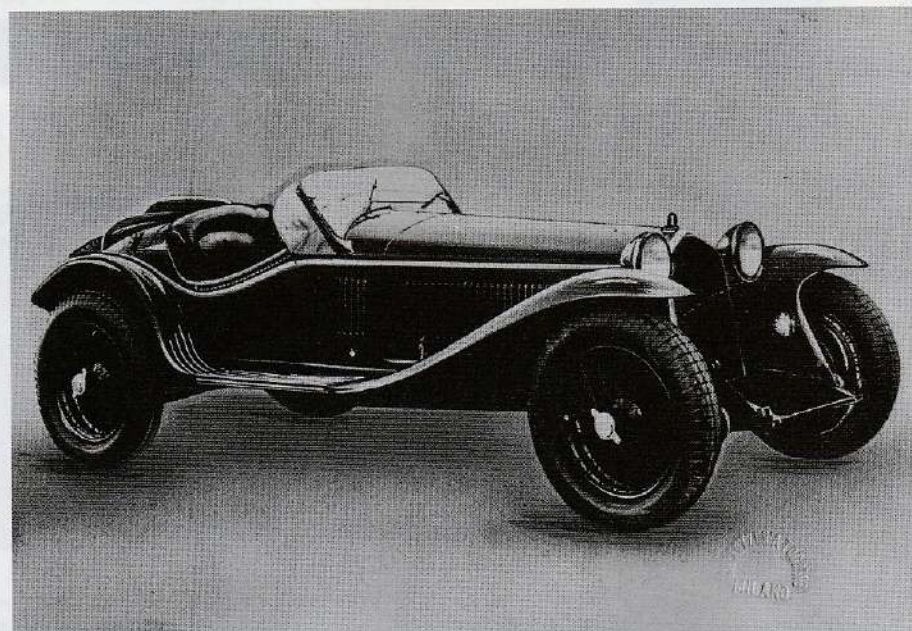
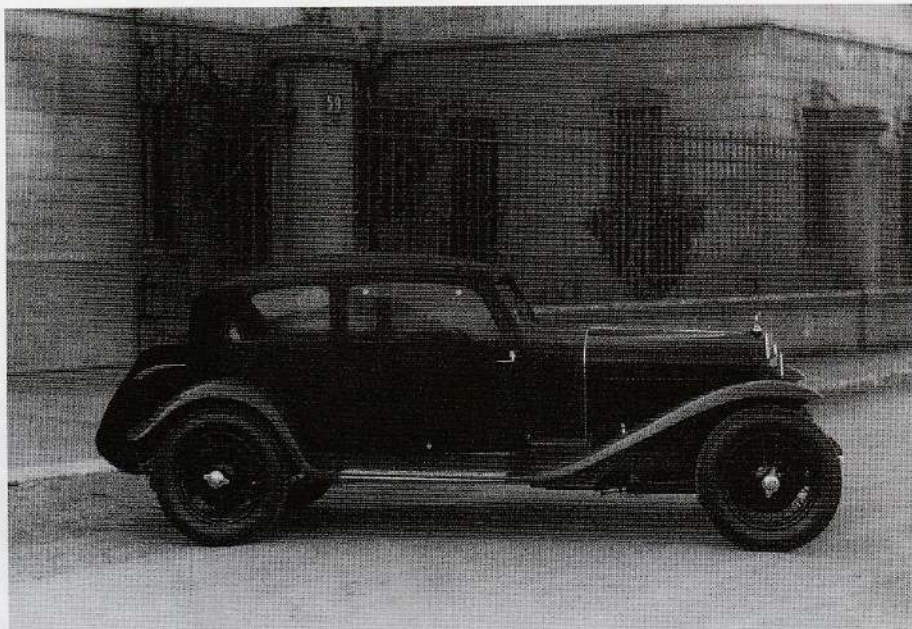
4 1932: Figurino di G. Seregini per la nuova Coupé-Cabriolet Alfa Romeo 6C 1900 per Giovannino Lurani, che seguì personalmente la progettazione.

Alla Carrozzeria Touring, invece i "designers", cioè chi concepiva i concetti costruttivi, le forme nuove, i dettagli, le soluzioni (che poi molti copiavano...) in una parola lo "stile", in quarant'anni sono stati solo due: Felice e Carlo Felice Bianchi Anderloni! Ambedue ebbero la fortuna (e la capacità valutativa dei propri collaboratori) di avere al loro fianco quelli che mio padre Carlo Felice chiamava "visualizzatori": questi bravissimi disegnatori realizzavano dapprima i cosiddetti "figurini" a colori, vere opere d'arte, seguendo le istruzioni dei due "designers" che quasi sempre stavano in piedi alle loro spalle e li correggevano o suggerivano soluzioni "in diretta"! Fra i visualizzatori di mio nonno ricordo G. Seregini e G. Belli e l'unico, grandissimo collaboratore di mio padre, Federico Formenti.

Successivamente veniva costruito un modellino in scala 1:10 che, molto spesso, serviva per verificare le intuizioni delle forme aerodinamiche, come più avanti precisato. Dopo eventuali ritocchi, si passava ai rilievi delle forme e alla stesura dei grandi disegni in scala 1:1 (i cosiddetti "piani di forme") che servivano per ricavare le dime o le sagome per il taglio delle lamiere di rivestimento e delle ossature di rinforzo. Un "maestro" in questo lavoro era Aquilino Gilardi, figura storica in Touring fin da prima della guerra e morto d'infarto nel 1965 al tavolo da disegno!

"Il peso è il nemico": non potendo a quell'epoca intervenire sulla meccanica, né sui telai (chassis) che venivano spesso acquistati direttamente dai clienti e portati a carrozzare secondo la loro preferenza, l'attenzione venne concentrata sul controllo del peso delle vetture e sui procedimenti costruttivi. Quasi subito, la Touring acquistò la licenza di costruzione "Weymann" che prevedeva un limitato uso della lamiera di acciaio nella costruzione della scocca, con intelaiature in legno e il tutto rivestito con pennellature in pegamoide (una specie di fintapelle). Con questo sistema vennero costruite numerose vetture, alcune divenute famose per le vittorie sportive, o per essere state commissionate da personaggi famosi, come Gabriele D'Annunzio o Mussolini.

L'evoluzione stilistica delle linee portò numerose soddisfazioni con i primi premi o i premi d'onore a tutti i concorsi d'eleganza, fra i quali, il più famoso, Villa d'Este. Memorabile quello del 1931, con la presentazione di due vetture (Alfa Romeo e Isotta Fraschini) carrozzate con l'innovativo e famosissimo disegno "Flying Star". L'Isotta Fraschini vinse nella sua categoria, mentre l'Alfa Romeo 1750 di Josette Pozzo vinse la Coppa d'Oro. Un premio speciale per le vetture



chiuse ebbe anche la Alfa Romeo 1750 GTC Coupé Royal, detta anche "Fugientem incurro diem", con D'Annunziano richiamo!

Le continua ricerca della leggerezza, attraverso fasi intermedie, portò alla messa a punto del sistema di costruzione "Superleggera" ideato e brevettato da Felice Bianchi Anderloni e messo in pratica fra il 1935 e il 1936. La prima consacrazione sportiva del sistema di costruzione fu il successo di classe e il quarto posto assoluto alle Mille Miglia del 1937, con un'Alfa Romeo 2300 B guidata da Gian Battista Guidotti in coppia con Ercole Boratto, l'autista di Mussolini. Mio padre Carlo Felice dice in un suo scritto che "è divertente ricordare che questa auto costruita per l'Alfa Romeo aveva come imposizione di contratto la clausola di non rompersi prima della fine della gara. Ovviamente la carrozzeria non solo non si ruppe nei 1600 km della gara, ma non si ruppe mai".

La caratteristica del sistema inventato e brevettato da mio nonno consisteva, come precisa il racconto di mio padre, "nel sostituire la struttura in legno della scocca con un traliccio di sottili tubi di acciaio al cromo-molibdeno e di 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". Da que-



5 Alfa Romeo 6C 1750 GT Weimann 1931 - Mille Miglia 1931 Gazzabini-Guatta.

6 Alfa Romeo 8C 2300 Spider Corsa Mille Miglia 1932.

7 Alfa Romeo 6C 1750 GS "Flying Star" della Signora Josette Pozzo, vincitrice della Coppa d'Oro al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este 1931.

8 Alfa Romeo 6C 2300 "Pescara" con disegno speciale per il Conte Theo Rossi di Montelera. 1935.

9 Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Coupé "Duxia" - 1939.

10 Il perfetto figurino di G. Belli per la Alfa Romeo 8C 2900 BL Coupé Berlinetta Superleggera, 1937.



sto momento in poi, tutte le vetture vennero costruite con il sistema Superleggera e sul cofano, sotto al marchio della carrozzeria Touring comparve anche la scritta "superleggera" con grafia che riproduce fedelmente la calligrafia di Felice Bianchi Anderloni.

"La resistenza dell'aria è l'ostacolo". Contemporaneamente alla ricerca della leggerezza, mio nonno non dimenticò la seconda parte del suo motto. Egli infatti portò avanti studi aerodinamici, provando i modelli delle future vetture, in scala 1/10, nelle gallerie del vento della Breda di Cinisello Balsamo, dell'istituto di Aeronautica del Politecnico di Milano e infine in una piccola ma efficiente galleria del vento, che, prima fra tutte le Carrozzerie, la Touring costruì all'interno del proprio stabilimento di via De Breme.

Ritengo che una delle massime espressioni del connubio fra la riduzione del peso e la ricerca aerodinamica fu la realizzazione della berlinetta Alfa Romeo 8C 2900 B costruita per la 24 Ore di Le Mans 1938. L'unico esemplare di questa vettura, restaurato e proprietà del Museo Storico Alfa Romeo, fa ancora bella mostra di sé in tutte le manifestazioni sportive e d'eleganza per auto storiche in tutto il mondo.

La 8C 2900 B non fu un episodio isolato di collaborazione fra la Touring e la Squadra Corse dell'Alfa Romeo. Infatti, accanto alle vetture più "tranquille" per la clientela d'élite, vennero realizzate, in versione ovviamente limitate, vetture da corsa 6C 2500 spider per le Mille Miglia, vetture 6C 2500 spider con carrozzeria aerodinamica "Ala Spessa" per la corsa Tobruk-Tripoli in Libia e tante altre. Da alcuni anni, l'Alfa Romeo non correva più in prima persona, ma aveva affidato l'intera gestione della Squadra Corse a Enzo Ferrari. Le relazioni fra Enzo Ferrari e la Carrozzeria Touring erano frequentissime e la collaborazione molto stretta e in quegli anni Bianchi Anderloni carrozzò quasi tutte le vetture Alfa Romeo da corsa,



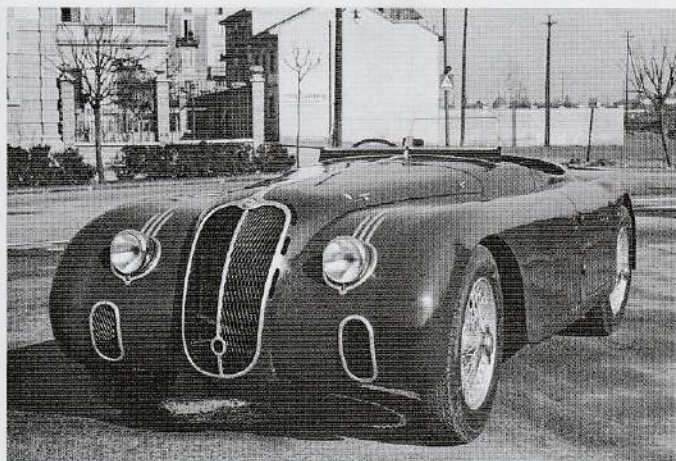
ad eccezione di quelle da Grand Prix.

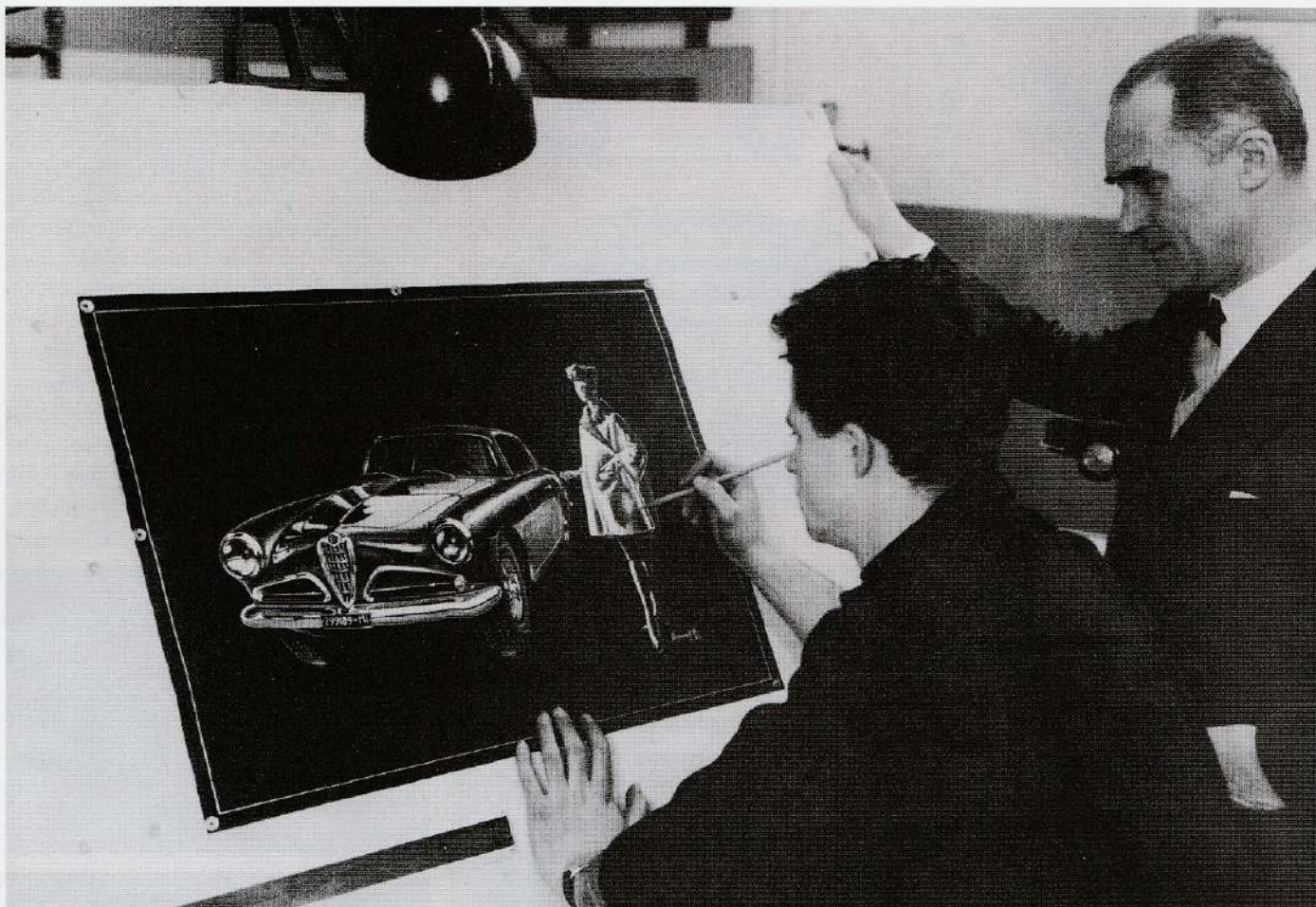
La collaborazione con Ferrari continuò anche dopo la sua uscita dall'Alfa Romeo, tanto che per la carrozzeria della prima vettura da lui costruita, la Auto Avio Costruzioni 815, si rivolse ancora una volta alla Touring, che in pochi mesi realizzò due vetture che parteciparono alla Mille Miglia del 1940, alla guida Alberto Ascari e Lotario Rangoni Macchiavelli. Purtroppo ambedue le vetture si ritirarono. La vincitrice assoluta della corsa fu la Berlinetta Aerodinamica BMW 328, 2000 cc carrozzata Touring e condotta da von Hanstein e Baumer.

Durante l'ultimo conflitto la Touring riuscì, anche se faticosamente, a sopravvivere con le forniture di elementi speciali e particolari di aerei militari: carlinghe, abitacoli, serbatoi, tutti elementi costruiti con la tecnica "superleggera". Grazie a queste forniture alle principali Case di costruzioni aeronautiche, la Touring ebbe dal Comando della Regia Aeronautica il privilegio di poter affiancare le ali dello stemma dell'Aeronautica allo scudetto, dando così origine al marchio che

accompagnò la Carrozzeria Touring fino alla sua chiusura. Alla fine della guerra, Felice Bianchi Anderloni si trovò al proprio fianco il figlio, l'ingegner Carlo Felice, mio padre. Nel breve spazio di tre anni durissimi, ma entusiasmanti, vennero seguiti e realizzati quattro progetti importantissimi, che segnarono il rilancio della Superleggera, con un rinnovamento graduale delle forme, resistendo alla moda americaneggiante delle forme opulente, delle cromature, dei rostri ai paraurti e altre vistosità che invece fecero impazzire numerosi altri carrozzieri. La sobrietà, la pulizia e l'eleganza delle linee fu sempre una caratteristica peculiare del pensiero creativo della Touring.

Le quattro nuove importanti direttrici furono: la ripresa e continuazione della collaborazione con le Case costruttrici: FIAT, Lancia e, soprattutto Alfa Romeo: vengono ripresi e sviluppati modelli anteguerra con le mille difficoltà legate alla scarsità di materiali, specialmente il pregiatissimo alluminio. In particolare il modello di punta era ancora il 6C 2500, che nell'interpretazione evolutiva





14

della Touring attraverso una serie numerosa di variazioni stilistiche, culminò con quello che fu il mirabile canto del cigno di questo modello: il coupé Villa d'Este, vincitrice della Coppa d'Oro nel concorso d'eleganza del 1949, uno dei primi lavori autonomi di mio padre. Tra il 1947 e il 1948, era iniziata la breve, intensa avventura della Isotta Fraschini (divenuta nel frattempo una Società del gruppo IRI) che tentò il ritorno nel settore automobilistico con un progetto inno-

vativo a motore e trazione posteriore, molto ambizioso, con l'intenzione di inserirsi nuovamente nella fascia altissima: la Monterosa. L'illusione di veder rinascere la gloriosa fabbrica d'automobili purtroppo durò molto poco. L'importante accordo con l'inglese Bristol Aeroplane Company Ltd in piena fase di ristrutturazione post bellica, siglato con la Touring per produrre in Inghilterra su licenza vetture Bristol con carrozzeria Superleggera. Per la prima volta venne ceduto all'estero



15

11 Lo spider "Aerodinamico Ala Spessa" su Lancia Aprilia, vincitore della Coppa Abruzzo 1939 con Bellucci-Paganelli.

12 La prima vettura costruita con il Sistema Brevettato "Superleggera":

l'Alfa Romeo 6C 2300 BL alla Mille Miglia 1937 con Boratto-Guidotti.

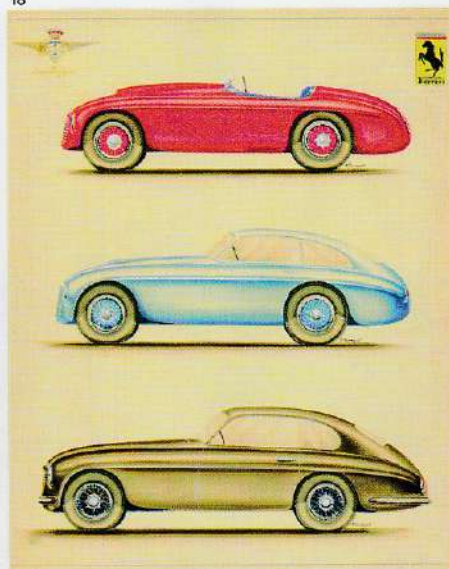
13 Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport, tipo 256, Spider aerodinamico "Ala Spessa", vincitrice della Tobruk-Tripoli 1939.

14 Carlo Felice Bianchi Anderloni, segue il lavoro di un visualizzatore.

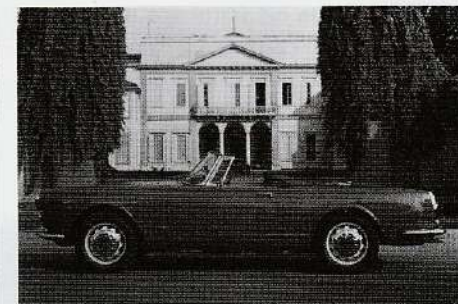
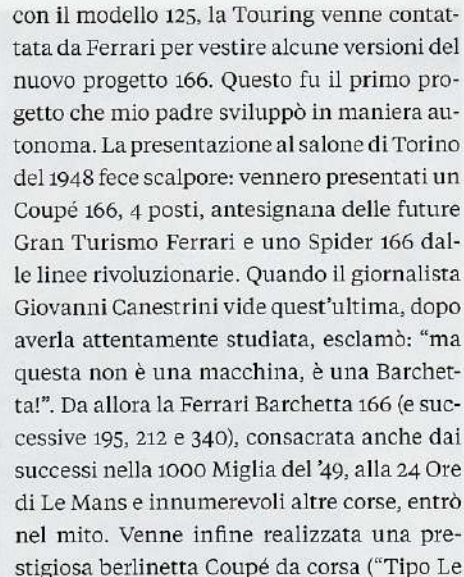
15 Modellino in scala 1:10 della BMW 328-2000 cc Roadster aerodinamico, 1940. I segni neri nella foto sono fili di lana che indicavano i filetti fluidi nella galleria del vento.

16 Il canto del cigno della Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport: lo splendido Coupé vincitore del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este 1949 e da allora denominato, appunto, "Villa d'Este".





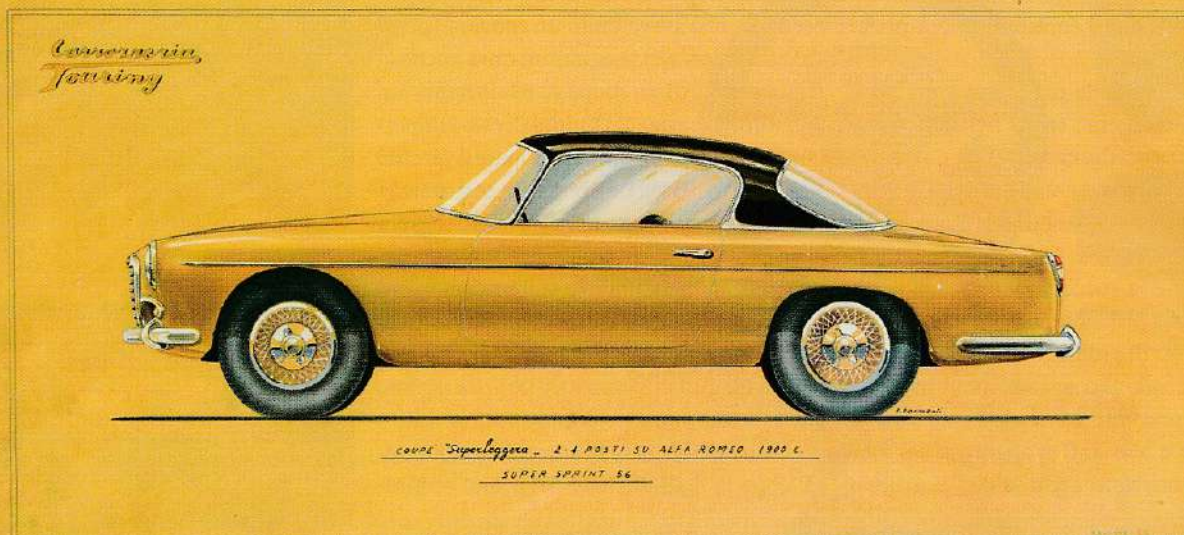
alla realizzazione di un pezzo unico: lo spider Fraser Nash specialmente allestito per lo Scià di Persia. Quarto episodio importantissimo: la rinnovata collaborazione con Enzo Ferrari, finalmente libero dai precedenti vincoli con l'Alfa Romeo. Dopo brevi esperienze



Mans"), con la quale Giannino Marzotto vinse le 1000 Miglia del 1950.

I quattro momenti fondamentali sopra descritti costituirono un passaggio graduale, pur nella sua brevità temporale, solo tre anni, della responsabilità progettuale e tecnica della Carrozzeria Touring a Carlo Felice che a soli 32 anni raccolse la pesantissima eredità di Felice Bianchi Anderloni, prematuramente scomparso per un attacco di cuore il 3 giugno 1948. Il mondo della Carrozzeria italiana non avrebbe scommesso una lira





sulla resistenza in vita della Touring, mio padre seppe vincere la sua scommessa, dimostrando non solo una capacità tecnica, ma una sorprendente continuità di pensiero!

La collaborazione con l'Alfa Romeo continuò con la realizzazione dei Coupé Sprint e Super Sprint del nuovo modello Alfa Romeo 1900, nelle successive serie. Vennero pure realizzati prototipi altamente sportivi ed aerodinamici: il Disco Volante, versione spider e coupé. Verso la fine degli anni '50, il modello 1900 venne sostituito dal 2000 prima e dal 2600 per i quali la Touring realizzò due splendidi spider.

Nei primi anni cinquanta furono progettate e realizzate molte vetture per le principali Case italiane ed europee: per la spagnola Pegaso le Coupé Z102; per la FIAT una versione coupé della 1400, e infine per l'americana Hudson, per la quale vennero progettati e costruiti 21 esemplari del coupé Italia. Verso la seconda metà degli anni '50, iniziò un'importante collaborazione con la Maserati, con la realizzazione della serie del-

le splendide 3500 GT e un paio di Maserati 5000 Coupé denominate Scia di Persia, perché il prototipo fu realizzato appunto per lo Scia Reza Palhavi.

La Lancia, con l'avvento della gestione Pesenti, tornò a contattare la Touring per la realizzazione di una versione GT coupé del-

17 Immediatamente prima e durante l'ultima guerra la Carrozzeria Touring fornì grossi componenti d'aereo alle maggiori fabbriche italiane e questa è la locandina pubblicitaria.

18 Il famosissimo "Trittico Ferrari", il figurino di Federico Formenti, che convinse Enzo Ferrari ad affidarsi alla Carrozzeria Touring per le sue nuove vetture "tipo 166".

19 Il Disco Volante Coupé, su Alfa Romeo C52 3000, 1952.

20 1957: una delle prime Aston Martin DB4, che fu resa famosa dal film "007 James Bond - Missione Goldfinger"

21 La Maserati 5000 GT Coupé "Scia di Persia" 1961.

la Flaminia. Era l'estate 1958 e mio padre corse sull'Adriatico dove il suo fido visualizzatore Formenti era in vacanza e lì sulla spiaggia nacquero i primi bozzetti della Flaminia GT. Presentati quelli definitivi e ottenuta la commessa, la realizzazione del prototipo vide tempi da record e fu presentato

22 Alfa Romeo 2600 Spider - 1961.

23 "Notte di vigilia" Salone di Torino 1953 - La nuova Pegaso Z102 "Thrill" lucida e fiammante pronta per andare al Salone di Torino. Fra i protagonisti di quella notte, terzo da sinistra Carlo Felice Bianchi Anderloni.

24 Magnifico Figurino di Federico Formenti: Alfa Romeo 1900 Super Sprint II Serie - Coupé Superleggera 1956.

25 Il vecchio Stabilimento di Via De Breme a Milano, con la linea di allestimento delle AR 1900C, anni '50.

26 Il nuovo stabilimento di Nova Milanese, entrato in funzione nel gennaio 1951.

25



26



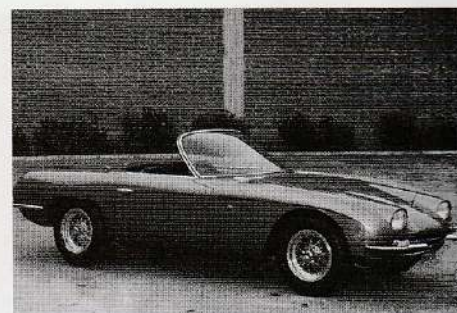
nei primi mesi dell'inverno 1959. L'anno successivo fu realizzata la versione convertibile (spider). La produzione di queste vetture, nelle varie versioni, continuò fino a pochi mesi dalla chiusura.

Poco prima della fine degli anni '50 il nome "Superleggera" entrò nel marchio e nella ragione sociale, che divenne Carrozzeria Touring Superleggera. Le uniche vetture di quegli anni a non essere realizzate con il sistema Superleggera furono l'Alfa Romeo 2000 Spider e la successiva 2600 Spider in quanto la Casa Milanese impose una contrazione dei costi di produzione ricorrendo alla lamiera d'acciaio al posto dell'alluminio.

Alle sopracitate commesse con Lancia, Alfa Romeo e Maserati si aggiunse nel 1961 un importantissimo accordo con il gruppo

inglese Rootes Ltd per l'assemblaggio in Italia di una versione aggiornata del roadster Sunbeam Alpine e della berlina Hillman Superminx, che aveva vinto un concorso per il Taxi Europeo. Nei programmi c'era anche la realizzazione di un coupé su telaio Sunbeam (la futura Venezia). Fu quindi deciso l'importante investimento di abbandonare il vecchio stabilimento di via De Breme e la costruzione di un nuovo stabilimento, a Nova Milanese, a Nord di Milano, che entrò in produzione all'inizio del 1962. Nel nuovo stabilimento vennero trasferite tutte le linee di produzione dei modelli in corso: Alfa Romeo 2000 e 2600, Lancia Flaminia, Maserati 3500 GT e avviate quelle della Hillman e della Sunbeam.

A metà del 1963 Ferruccio Lamborghini,



po di Franco Scaglione, decise di affidare il restyling della vettura e la produzione della nuova versione, alla Touring Superleggera. Nacque la Lamborghini 350 GT, seguita, più avanti, dalla 400 GT 2+2. Purtroppo nel momento di maggior impegno industriale e finanziario iniziarono gli scioperi dei metalmeccanici e le tensioni sindacali su scala nazionale, che si protrassero fino a 1963 avanzato. A soffrire ne furono soprattutto le Case madri, che ridussero sensibilmente la produzione. Fattore scatenante della crisi fu l'improvviso collasso finanziario del gruppo Rootes, e l'arresto improvviso di tutta la produzione per quella Casa.

Nonostante la grossa crisi alcune case diedero fiducia alla Touring Superleggera: la Autobianchi commissionò la Primula Coupé, la Alfa Romeo la versione spider della Giulia Coupé, cioè la GTC; venne fatto un tentativo di presentare una versione Cabriolet della 124; per l'Aston Martin furono realizzate due vetture del nuovo modello DBS e per Lamborghini la 4000 GT Flying Star II, tutte vetture presentate al Salone di Torino del 1966 che ebbero molto successo! Ma ormai il destino della Carrozzeria Touring Superleggera era segnato e il 31 dicembre 1966 chiuse definitivamente la sua quarantennale, gloriosa storia.

27 Lamborghini 350 Spider, 1965.

28 1988: Laguna Seca (USA) "Ferrari Barchetta Reunion" - Un mito si inginocchia davanti al mito che ha creato!

29 Lancia Flaminia GT Coupé Superleggera - 1959.

30 Una delle ultime creazioni prima della chiusura definitiva: l'Aston Martin DBS 4000, costruita in due esemplari - 1966.

