

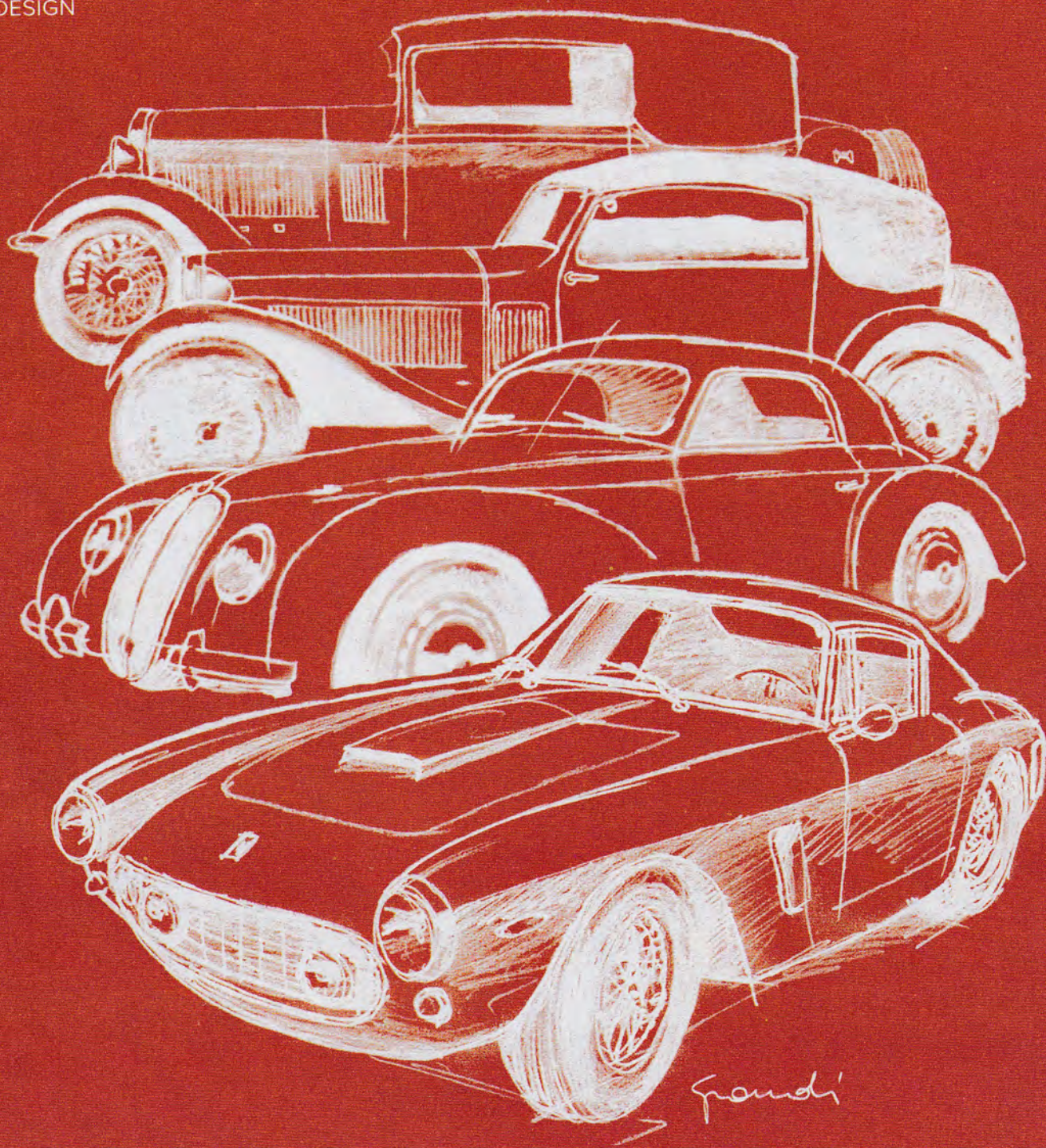


La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO

LAMBORGHINI countach NEL FUTURO DA 50 ANNI





UN'INVENZIONE TUTTA ITALIANA:
L'AUTO *Granturismo*
DI FELICE BIANCHI ANDERLONI

LA SIGLA GRANTURISMO EVOCA SPORTIVITÀ, LUSSO E DESIGN DA FUORISERIE, CHE RESISTE ALLE MODE DEL TEMPO. L'EVOLUZIONE DI QUESTO CONCETTO, SQUISITAMENTE ITALIANO, VISTO ATTRAVERSO LA MATITA DEL "SIGNOR TOURING".

di Massimo Grandi

Novant'anni fa, nella primavera del 1931, vedeva la luce un tipo di vettura che sarebbe diventata una icona dell'eccellenza italiana nel mondo dell'auto e del design.

Ci riferiamo all'auto Granturismo, alla GT, che poi nella sostanza non è una tipologia, ma oserei dire una vera e propria specie.

La Granturismo è indubbiamente un'invenzione tutta italiana, frutto della geniale combinazione di uomini e circostanze.

Ma per comprenderne a fondo sia la natura sia il processo creativo, occorre fare un passo indietro, negli anni '20, quando tra i gentleman driver che si dilettevano a correre con le proprie vetture, primeggiava come tipologia quella della Torpedo che, pur rimanendo un'ottima auto di famiglia, si prestava, visto il suo peso ridotto, alle prove di agonismo su strada.

Anche un giovane rampollo di una agiata famiglia dell'alta borghesia di Milano, appassionato delle belle auto, ma anche cultore della loro tecnica, discreto pilota, amava correre con la sua vettura in gare stradali: era l'Isotta Fraschini tipo 8 e lui si chiamava Felice Bianchi Anderloni.

Ironia della sorte, Felice aveva tre sorelle, che sposarono, tra il 1902 ed il 1907, rispettivamente: Cesare Isotta, Antonio Fraschini e Vincenzo Fraschini, in altre parole, Felice divenne il "cognato" dell'Isotta Fraschini.

IL COGNATO DELL'ISOTTA FRASCHINI

Non è un caso, quindi se nel 1904, a 22 anni, vista la sua passione nei confronti dell'auto, veniva letteralmente cooptato nella storica azienda costruttrice con il compito di collaudatore-dimostratore, ma diremmo noi, oggi, anche come promotor sales.

Proprio in quel mondo in cui lui viveva, composto da famiglie che potevano permettersi allora di acquistare una vettura come l'Isotta. Abile pilota, anche se "noblesse oblige" costretto a partecipare a gare riservate a gentleman driver, diviene profondo conoscitore della famosa "modello 8" in tutti i suoi aspetti compresi ovviamente

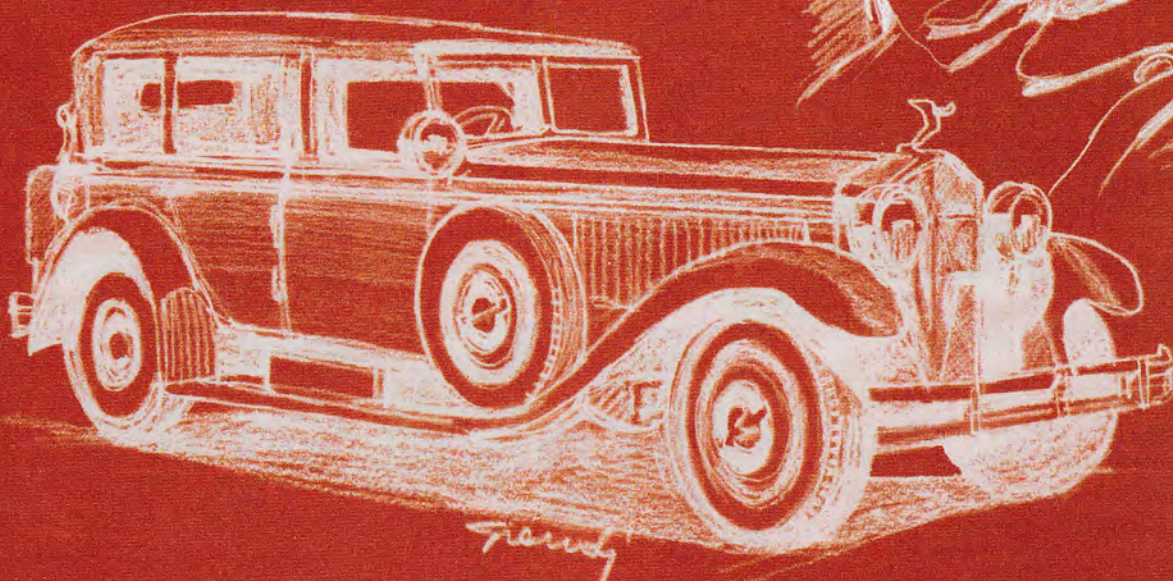
quelli legati ai problemi relativi alla carrozzeria, che, a quei tempi era completamente indipendente dallo chassis e dall'intero complesso meccanico strutturale dell'auto.

Già si insinua, allora, quell'ambito di ricerca, quantomeno come presa di coscienza di un insieme di fattori problematici relativi al peso e alla aerodinamica delle vetture, che poi diverrà il moto propulsore della sua futura attività di carrozziere.

Ma, è ancora più importante qui sottolineare che il suo doversi limitare, per ragioni di opportunità familiare, a partecipare a quelle gare nelle quali erano iscritte vetture in tutto simili a quelle in vendita sarà un primo elemento da tenere presente nella genesi della futura granturismo.

Felice Bianchi Anderloni è quindi sempre più impegnato nelle corse, anche e soprattutto dopo la cessione nel 1920 del pacchetto azionario di maggioranza della Isotta Fraschini al gruppo Cella (Peugeot Italia).

Tra le sue torpedo Isotta Fraschini tipo 8 troviamo quelle carrozzate da Castagna o da Sala, fino al 1926 quando insieme al suo amico e socio Gaetano Ponzoni fonda a Milano in via Ludovico Breme 65 la Carrozzeria Touring, rilevando la Carrozzeria Vittorio Ascari, già Carrozzeria Falco, specializzata, tra l'altro, in costruzioni aeronautiche, elemento che risulterà poi piuttosto rilevante. ➤

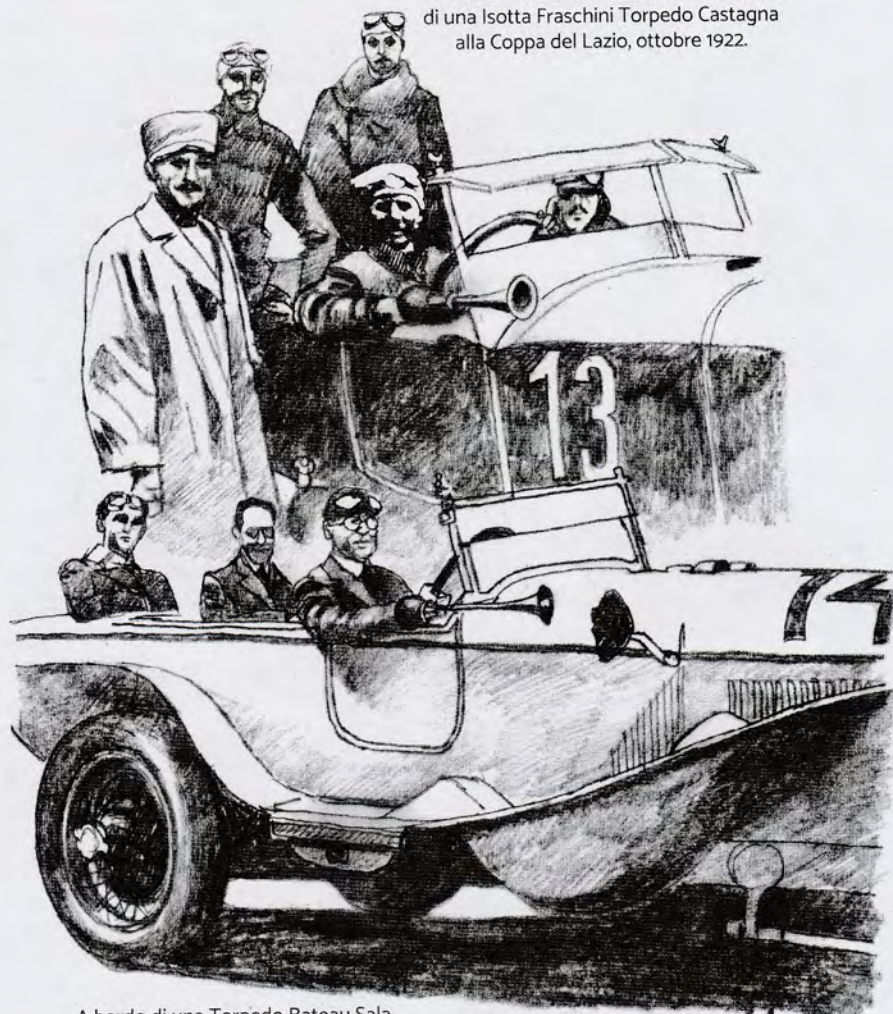


"IL PESO È IL NEMICO, LA RESISTENZA DELL'ARIA È L'OSTACOLO"

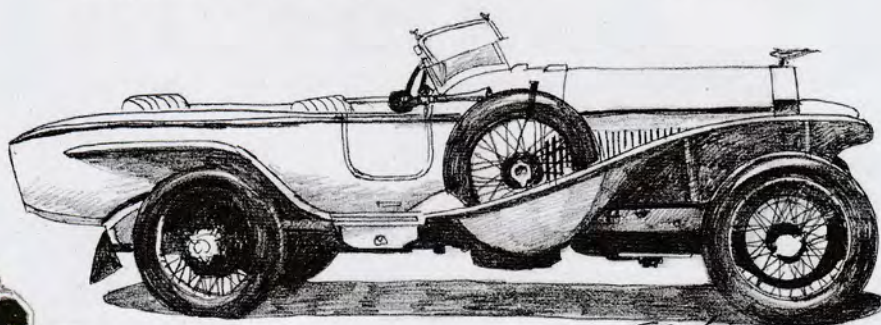
Intorno a questo imperativo viene a costruirsi la ricerca innovativa di Felice Bianchi Anderloni già dal 1926, quando per primo in Italia, appena impiantata la Carrozzeria Touring, proprio per affrontare la questione del peso, acquisì la licenza di costruzione Weymann, confortato anche dal fatto che la sua manodopera provenisse dall'ambito delle costruzioni aeronautiche che a quel tempo erano costituite fondamentalmente da telai in legno rivestiti di tela.

Le sue vetture così adottano il sistema Weymann come la Isotta-Fraschini-8A-Touring-Belvedere del 1927 o il sistema semi-rigido dove il pegamoide era applicato solo per il pavidone come per l'Alfa Romeo 6C 1750 Turismo del 1930.

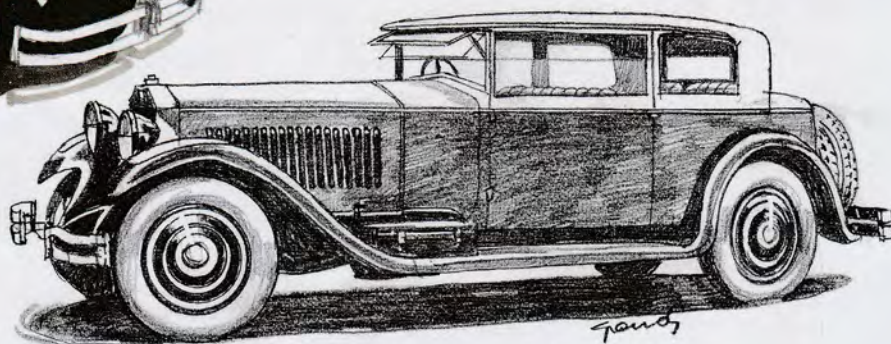
Felice Bianchi Anderloni al volante di una Isotta Fraschini Torpedo Castagna alla Coppa del Lazio, ottobre 1922.



A bordo di una Torpedo Bateau Sala alla corsa in salita di Rocca di Papa nel settembre 1923.



Isotta Fraschini Tipo 8 Torpedo "Bateau" Sala.



Isotta Fraschini 8A Touring "Belvedere" 1927.

GRAN PREMIO TURISMO
CIRCUITO DI MONZA (27 maggio 1923)

Km. 500 - Litri 21 (Kg. 15,200) di benzina per ogni 100 Km. - Peso vettura a vuoto Kg. 2000.

PRIMO ASSOLUTO di tutte le categorie:
TRUCCO VINCENZO IN ORE 4, 15' 25" +
con vettura ISOTTA FRASCHINI TIPO 8, di serie.
Torpedo con carrozzeria corrispondente a quella di 6 persone.
Peso complessivo della vettura Kg. 1875.

SECONDO ASSOLUTO di tutte le categorie:
BIANCHI ANDERLONI avv. FELICE
IN ORE 4, 16' 22" +
con vettura ISOTTA FRASCHINI TIPO 8, di serie.
Torpedo con carrozzeria corrispondente a quella di 6 persone.
Peso complessivo della vettura Kg. 1875.

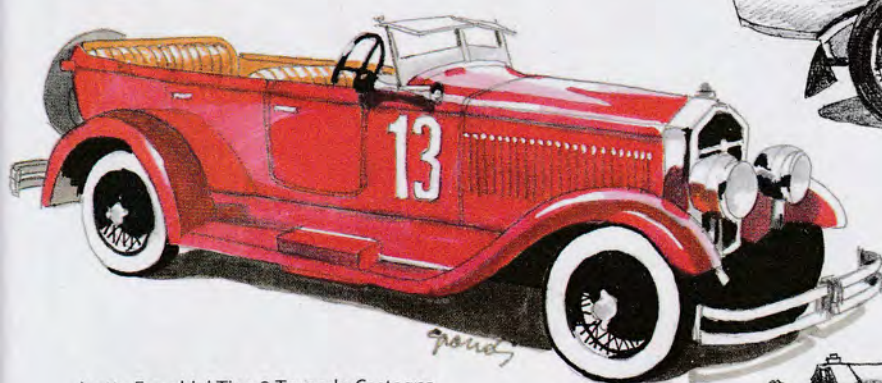
MEDIA Km. 117,582

GIRO PIU VELOCE di tutte le categorie:
Bianchi Anderloni avv. Felice
in 4' 44" (MEDIA Km. 126,761)

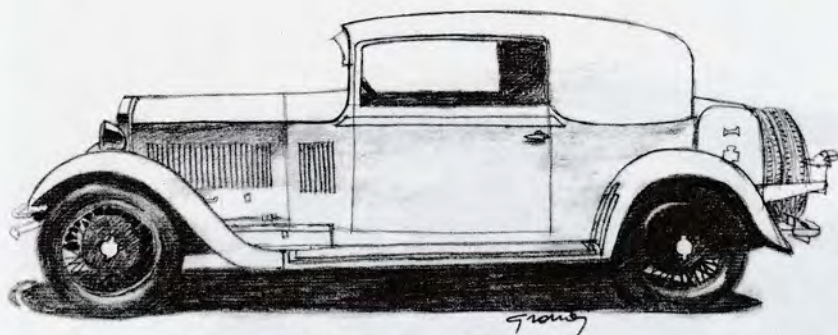
Due vetture ISOTTA FRASCHINI TIPO 8 iscritte
Due vetture ISOTTA FRASCHINI TIPO 8 partite

QUE VETTURE ISOTTA FRASCHINI TIPO 8 ARRIVATE 1° E 2°
con Carrozzeria Torpedo a 6 posti, di costruzione della
Carrozzeria Italiana Cesare Sala - Carburatori "Zenit", ed
Alimentatori "Weymann", - Ruote "Rudge Whitworth", -
Equipaggiamenti Elettrici "Boich".

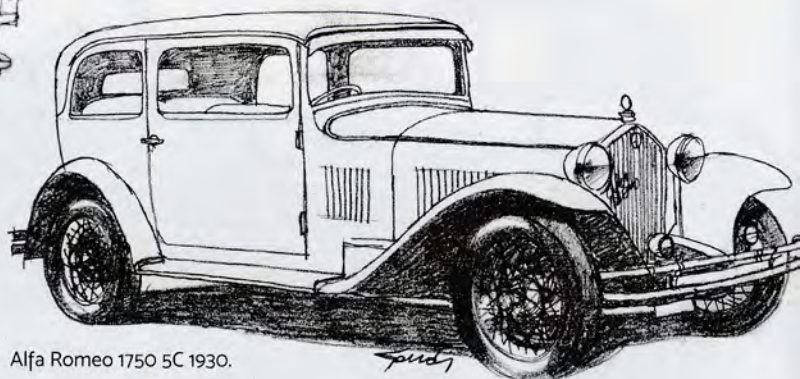
FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI Via Montecarlo N. 79 - MILANO
UFFICIO VENDITE (Azienda Automobili Italiana) MILANO Via Montecarlo, 79



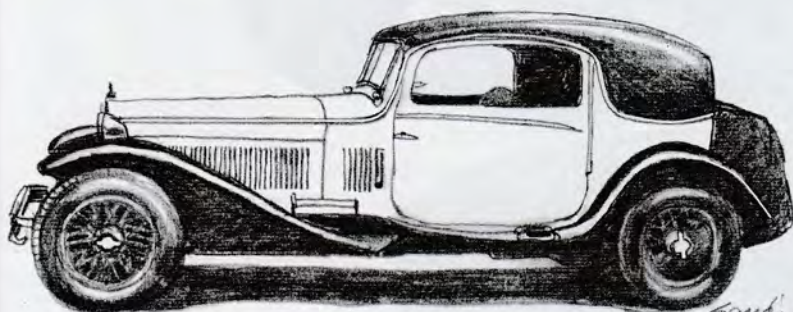
Isotta Fraschini Tipo 8 Torpedo Castagna



Berlinetta Alfa Romeo Tipo 6C 1750 "turismo" 1930.



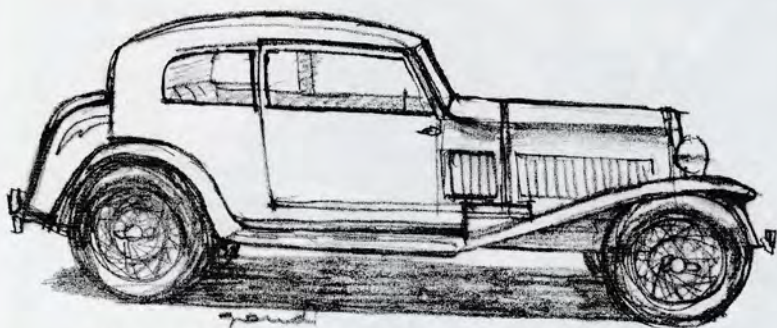
Alfa Romeo 1750 5C 1930.



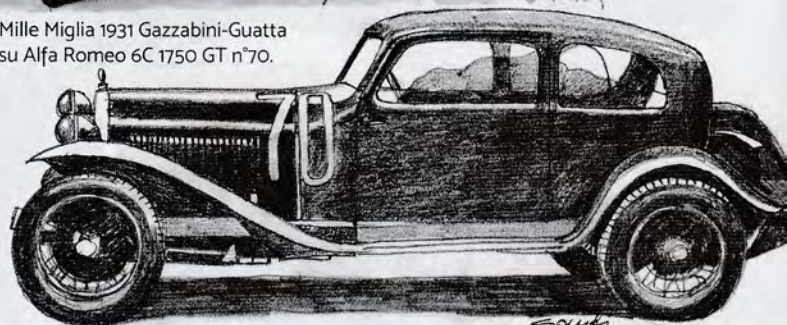
Alfa Romeo 6C 1750 "fugientem incurro diem" 1931.



Mille Miglia 1931 Gazzabini-Guatta su Alfa Romeo 6C 1750 GT n°70.



Alfa Romeo 6C 1750 Granturismo 1931.



Alfa Romeo 6C 1750 GT Mille Miglia 1931.

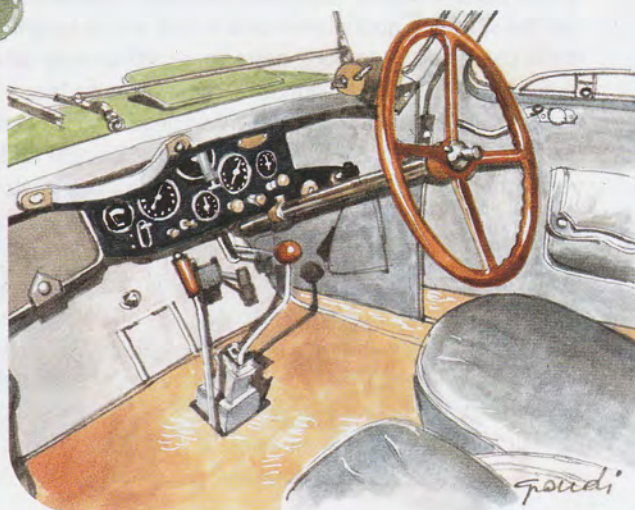
Per Bianchi Anderloni, cresciuto sportivamente alla guida di Isotta Fraschini, l'auto nella sua dimensione prestazionale non deve soltanto essere la più leggera e potente possibile, ma anche confortevole, elegante e ben rifinita anche negli interni, allestiti con materiali di ottima qualità. Un'auto quindi che possa svolgere la doppia funzione di vettura elegante con cui spostarsi quotidianamente e fare anche lunghi viaggi, ma al contempo in grado di partecipare attivamente ad attività agonistiche anche impegnative, come appunto, le sue Isotta Fraschini Torpedo. Ma proprio all'inizio degli anni '30 la tipologia "torpedo" diviene obsoleta e per Felice Bianchi Anderloni venne a presentarsi il problema di sostituirla con qualcosa di diverso che svolgesse in chiave innovativa la stessa funzione, di prefigurare una nuova tipologia di vettura, sempre stradale, quindi diremmo oggi, di uso quotidiano, ma al contempo in grado di partecipare adeguatamente ad attività agonistiche. Si dà il caso, ed ecco la prima circostanza, che nel 1930 l'Alfa Romeo, dopo la tipo Turismo, come evoluzione della IV serie della 6C 1750 S, esordisce sul mercato con la Tipo GT, una 6 cilindri in linea di 1752 cm³ e 55 CV con telai dal # 8613201 a # 8613600.

LE ALFA GRANTURISMO

Intanto, seconda circostanza, nel 1930, nel regolamento della Mille Miglia fu prevista una classe Turismo, riservata a vetture chiuse con autotelaio di normale produzione. Bianchi Anderloni intuisce che proprio questo tipo di vettura, una berlina sportiva leggera, poteva essere in grado di sostituire la obsoleta tipologia torpedo.

Per l'Alfa Romeo la Touring allestisce alcune berline sulla 6C 1750 GT V serie (telai da # 10914401 a # 10914660). Sono vetture "semirigide" allestite ancora col sistema Weymann che ottengono subito la vittoria di classe nel 1931 alla Mille Miglia con Gazzabini-Guatta e nel 1932 con Minoia-Balestrero, dove Minoia si piazza addirittura come quarta assoluta battendo un gran numero di vetture "sport". Con questa vettura lo stesso Bianchi Anderloni, nel maggio del 1931 vince il VI Rally Milano-San Remo.

La 6C 1750 Granturismo Touring è una berlina leggera dalle forme eleganti ed armoniose tali da farle vincere il Concorso di eleganza di Villa d'Este del 1931 nella categoria "trasformabili", con il nome di "fugientem incurro diem", così battezzata da Gabriele d'Annunzio grande appassionato di auto ed estimatore in particolare delle Alfa Romeo vestite Touring.



La capostipite, l'Alfa Romeo 6C 1750 GT.

Affascinato dalla 6C 1750, volle rendere omaggio al motore sovralimentato scegliendo un nome che ne esaltasse le straordinarie prestazioni. È con una vettura molto simile (telaio #10914461) che l'equipaggio Gazzabini-Guatta partecipa alla MM del 1931. Così come l'esemplare con telaio #10914569 che nel 1931 con l'equipaggio Cortese-Balestreri si classificò 12° assoluto a quella Mille Miglia.

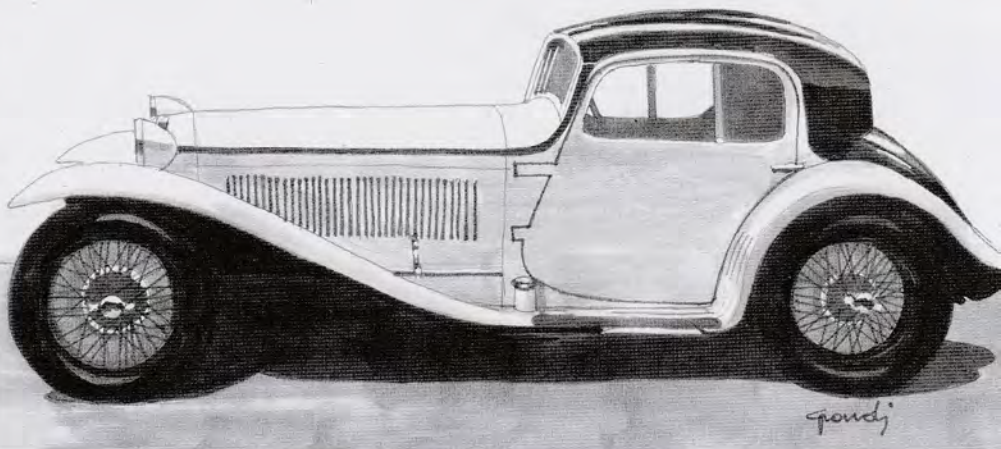
Non vi è dubbio che con questa vettura, una berlina sportiva leggera, si apra quel lungo percorso di ricerca e di produzione di Felice Bianchi Anderloni e della Touring e poi Touring Superleggera, che diverrà un tema fondamentale di questa Carrozzeria. La 6C 1750 Alfa Romeo GT è la capostipite di quella nuova specie che farà la fortuna dell'auto e del design italiano nel mondo: la Granturismo italiana. Sicuramente siamo solo all'inizio, le forme sono ancora piuttosto tradizionali, lo stesso sistema costruttivo Weymann non permetteva forme particolarmente elaborate. La modellazione è ancora sostanzialmente "rigida" nei volumi, ma il principio, l'essenza, la natura della nuova auto sono già definite, l'idea della granturismo come espressione di potenza, eleganza e bellezza è fissata, anche nella particolare cura degli interni che si mostrano assolutamente essenziali, ma curati, confortevoli, prodotti con materiali di prima scelta.

LA "SUPERLEGGERA"

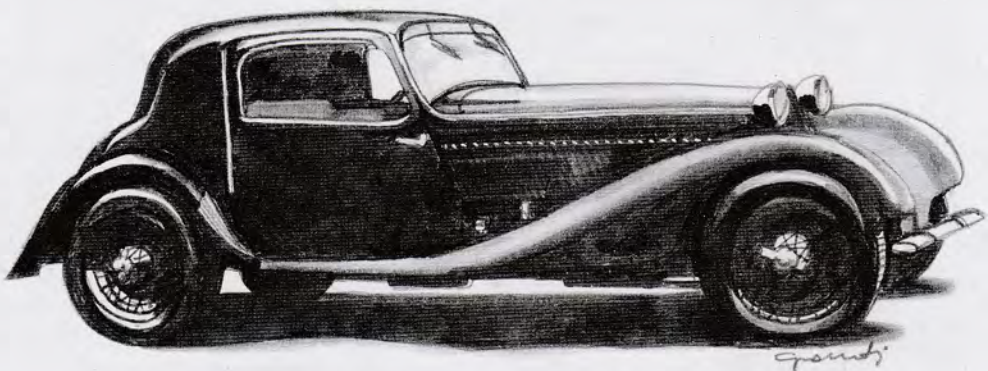
Ma questa idea, lo spirito di questa nuova creazione ha un rapido sviluppo. Lo possiamo vedere ad esempio in una vettura stupenda che non si fregia del titolo di Gt, ma che lo è a tutti gli effetti come l'Alfa Romeo coupé-spider tipo 8C 2300, che vincerà nel 1932 due prestigiosi premi: la Gran Coppa d'Oro e il Gran Premio di Eccellenza di Villa d'Este.

Come si evidenzia dalle immagini, in questa vettura già si mostrano quelle che poi diverranno le caratteristiche della granturismo italiana: un anteriore lungo e slanciato, un abitacolo arretrato, delle forme eleganti e armoniose, ma che al contempo intendono esprimere una propria dinamicità e una nascosta potenza, caratteristiche che si riconfermano nel modello 8C 2300 Coupé Aerodinamico sempre del 1932.

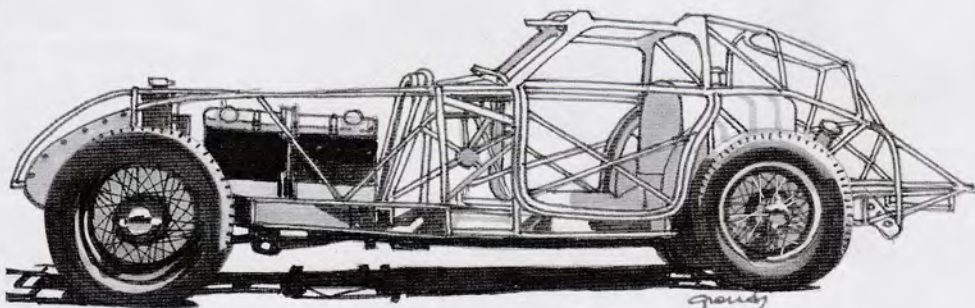
Ma è dopo il 1936, con il sistema "Superleggera", che l'idea si consolida e traccia con chiarezza lo sviluppo della "specie". Il sistema "Superleggera" si può dire che rivoluzioni il processo evolutivo della forma-auto. Esso consisteva nella sostanza in un telaio-pianale centrale, al quale si integrava un sovra-telaio costituito da una gabbia in tubi sottili e di vario diametro che andavano a prefigurare la forma stessa della scocca. In altre parole il designer progettava una forma e il sovra-telaio seguiva e si adattava a tale forma, come si può bene vedere in questo disegno che rappresenta la famosa Alfa Romeo 2900 B Le Mans della Touring. ➤



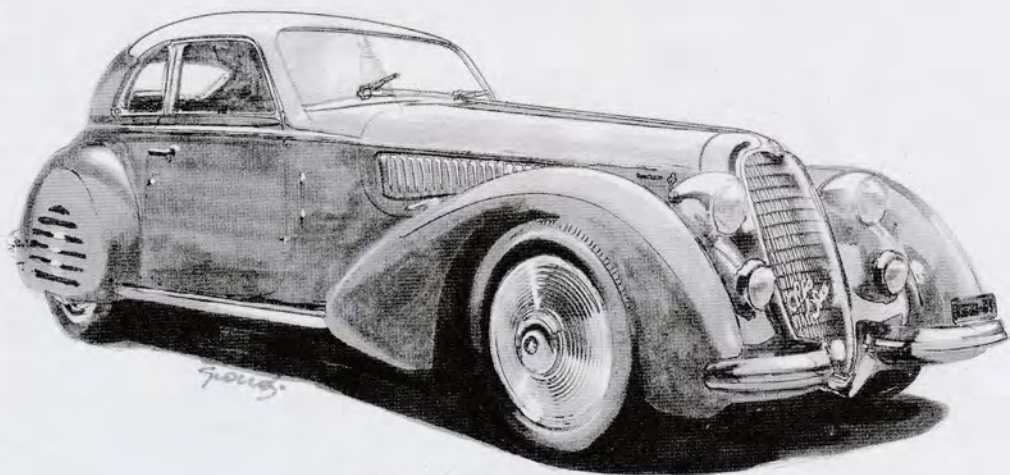
Alfa Romeo 8C 2300 Coupé 1932.



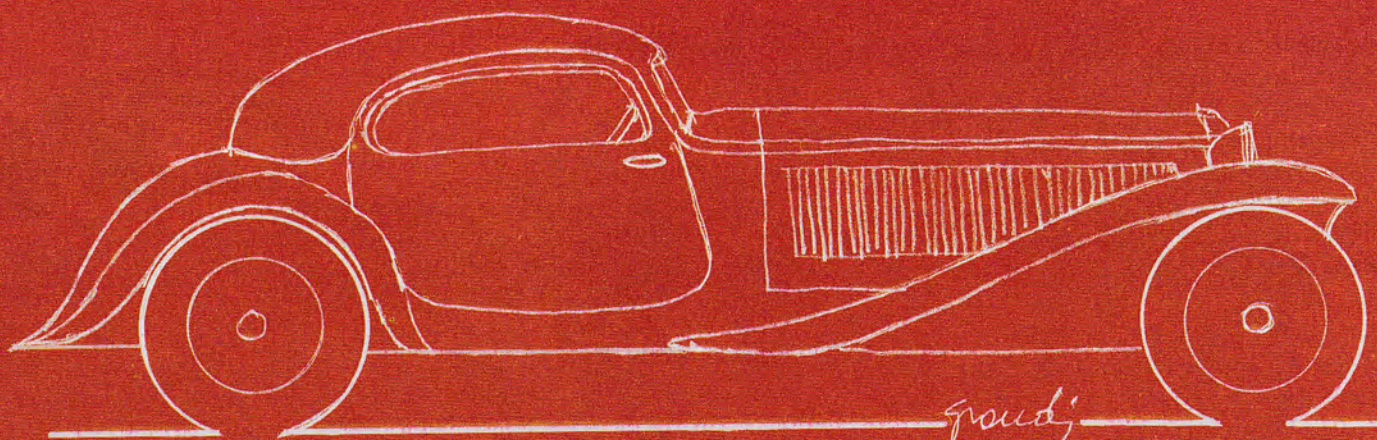
Alfa Romeo 8C 2300 Coupé Aerodinamico.



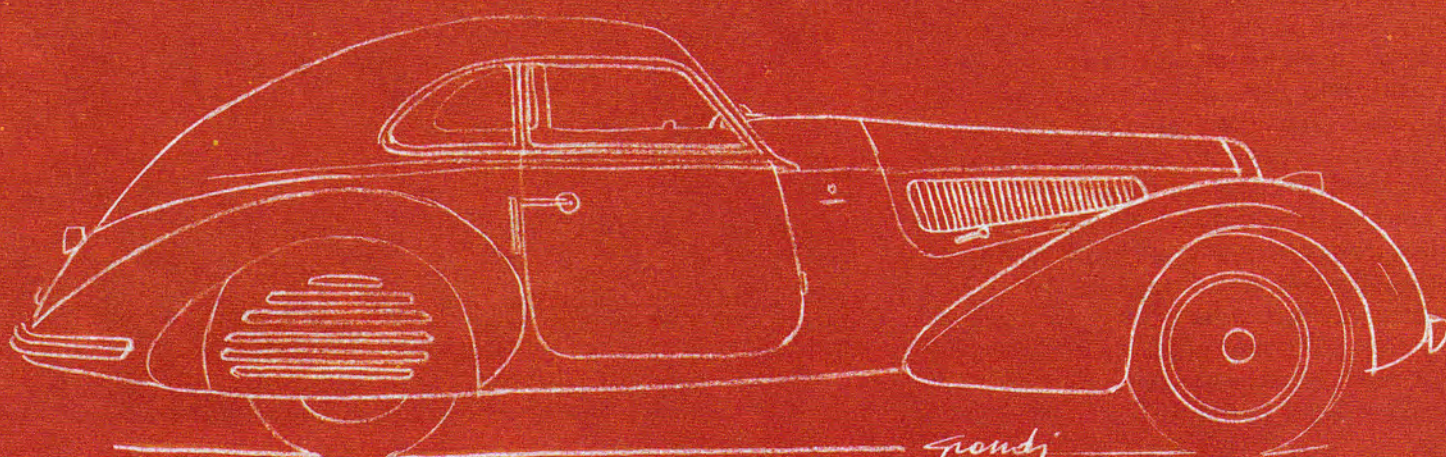
Alfa Romeo 2900 B Le Mans.



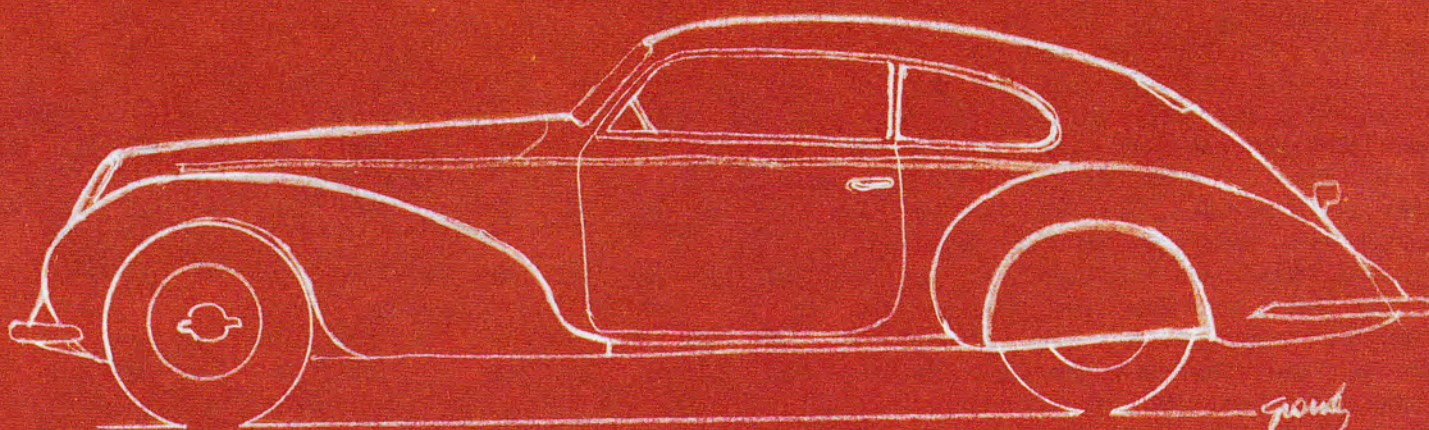
Alfa Romeo 8C 2900 B.



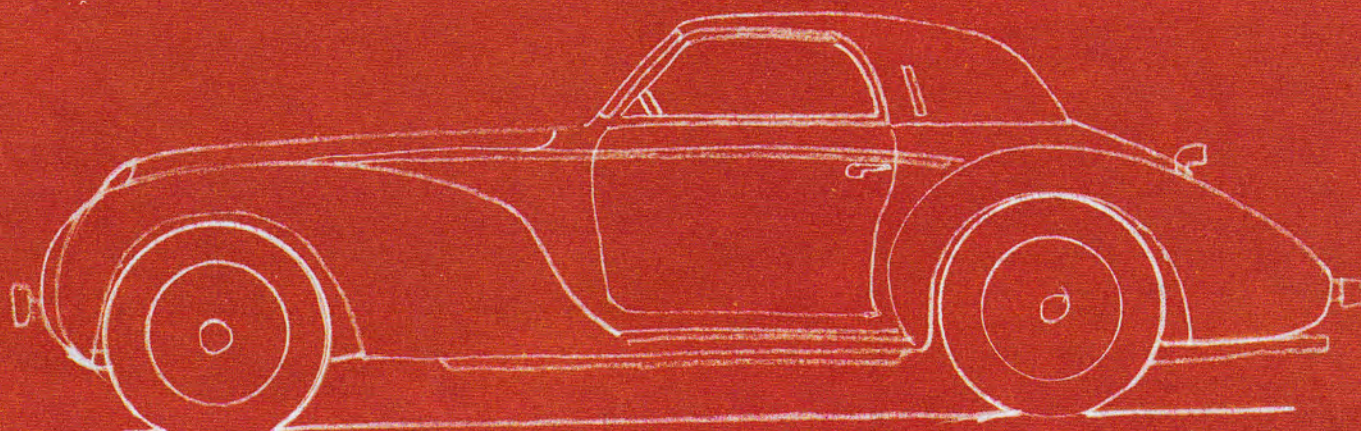
Alfa Romeo 8C 2300 ('32).



Alfa Romeo 8C 2900 ('37).



Alfa Romeo 6C 2300 ('38).



Alfa Romeo 6C 2500 SS ('39).

È davvero una nuova storia: da quel momento la forma dell'auto poteva essere pensata e disegnata con molta libertà e quindi si rendeva possibile anche una applicazione efficiente di principi di aerodinamica. Il nuovo sistema permette di superare le rigidità imposte dai vecchi sistemi costruttivi; non solo, il peso che viene risparmiato può essere in parte recuperato proprio migliorando l'abitabilità e il comfort di marcia. Così la Granturismo, sintetizzata nella formula di coupé sportivo raffinato ed esclusivo, riesce a esprimersi in tutta la sua vera natura come nella Alfa Romeo 8C 2900 B che esordisce al Salone dell'Auto di Milano del 1937.

Se andiamo a confrontare le forme della Alfa Romeo 8C 2900 B con quelle della 8C 2300 GT le profonde differenze sono palesemente evidenti, l'architettura è la stessa, ma il sistema "Superleggera" permette una modellazione più plastica con forme affusolate e decisamente più aerodinamiche e anche i parafranghi ad ala aperta assumono conformazioni avvolgenti con profilo a goccia. L'Alfa Romeo 8C 2900 B si mostra estremamente elegante e nel suo design riesce a esprimere ancor di più la sua anima nascosta, tutta la potenza di una potenziale vettura da corsa.

Con la 2900B si apre un nuovo percorso in rapida evoluzione nel quale si sperimentano e affinano alla Touring nuovi codici di linguaggio, nuovi lessici formali come nella Alfa Romeo 2500 S ed SS.

LA SIGLA "GRANTURISMO" DIVENTA MITICA

Ma questa nuova idea insieme ai nuovi codici e linguaggi non rimangono solo patrimonio della Touring; la GT, la berlinetta sportiva di lusso, trascinata anche dall'immagine del mondo dello sport agonistico, diviene in qualche modo una cifra fondamentale del successo del design e della tecnica italiana, arrivando alla grande stagione degli anni '60 e a quel capolavoro, vera immagine

emblematica della GT italiana che è stata ed è tuttora la Ferrari 250 SWB Pininfarina, quella che chi scrive considera da sempre l'ultima vera granturismo con degli interni belli come un salotto e talmente potente e veloce da aver vinto tutto quello che poteva vincere.

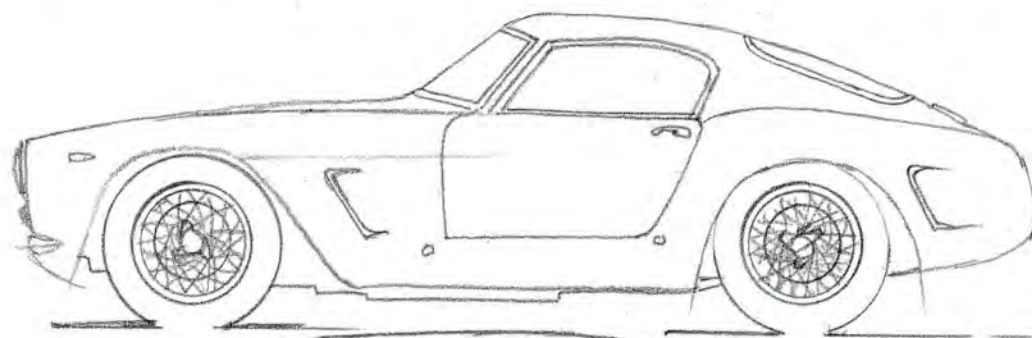
Quando si dice l'ultima vera granturismo, si intende dire l'ultima vettura granturismo italiana coerente allo spirito che Bianchi Anderloni volle imprimere a questa "specie"

La granturismo italiana, quella concepita da Bianchi Anderloni, non è mai stata una tipologia o una sigla, ma qualcosa di speciale, dove lusso, potenza, confort, immagine divenivano componenti essenziali di quello strano oggetto del desiderio che ti accompagnava il sabato sera a una elegante prima teatrale e la mattina della domenica, soltanto indossati i numeri di gara, ti poteva portare a vincere una prestigiosa ed impegnativa corsa su strada o in pista.

L'ultima perché con la sua erede, la Ferrari 250 GTO si superava questa definizione. Pur omologata per le gare come GT, la 250 GTO, rompeva il cerchio magico, vettura invincibile in pista, che non si prestava però a un uso quotidiano, a lunghi viaggi perché difficile da guidare e tutt'altro che confortevole.

Da quel momento per le granturismo, spinti da una pressante evoluzione sempre più esasperata del confronto agonistico, tutti i costruttori si vedono costretti a predisporre sempre una versione corsa oltre la versione "stradale"; come per la Ferrari che ereditò il ruolo della 250 GT, la 275 GTB.

Molte vetture GT a livello internazionale hanno visto la luce dagli anni '60 ad oggi, auto stupende, spesso veri capolavori del design e della tecnica, ma sono un'altra specie o se vogliamo una moderna evoluzione di quell'idea alla quale nel 1931 Felice Bianchi Anderloni diede vita con l'invenzione della Granturismo Italiana. ■



Ferrari 250 SWB.

