motorca

RENOVERING AF TOPSTYKKET CARROZZERIA TOURING LANGDISTANCELØB I DANMARK

IANUAR-FEBRUAR 2022 NR. 77 KR. 69,50

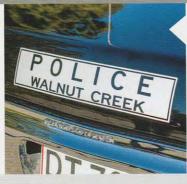
ARETS NYE VETERANER



Genial og grufuld i 50 år

Alfa Romeo Alfasud er ikke bare rust. Den er en af bilhistoriens genistreger!

- MERCEDES 190 E 2.0
- DATSUN 120A F-II
- MAZDA 323 1.3
- SS JAGUAR



Flyder i uniform

Ægte amerikansk politi-Plymouth

Uventet triumf

Vi kører Morgans Le Mans-vinder



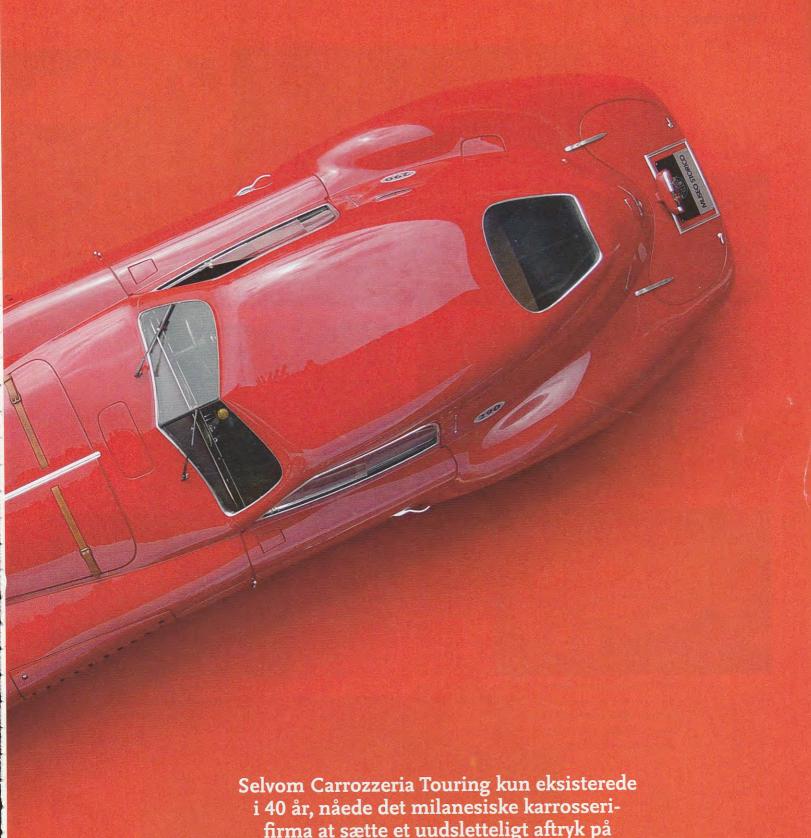




Volvo 850 i træningsdragt: I Helsingør kører en kopi af Volvos BTCC-racere fra 90'erne. Og den er indregistreret!

VÆGTENER FJENDEN





Selvom Carrozzeria Touring kun eksisterede i 40 år, nåede det milanesiske karrosseri-firma at sætte et uudsletteligt aftryk på det 20. århundredes bildesign



ADVOKAT Felice Bianchi Anderloni var mere interesseret i biler end jura og etablerede Carrozzeria Touring sammen med sin ven og kollega, Gaetano





JOSETTE POZ-ZOS Alfa Romeo 6C 1750 med "Flying Star"karrosseri fra Touring vandt både publikumsprisen og hovedkonkurrencen ved Concorso d'Eleganza de Villa d'Este i 1931

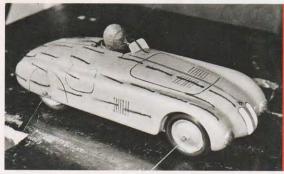


EN AF DIKTATOR Benito Mussolinis få gode sider var, at han var glad for biler, i særdeleshed bilerne fra Carrozzeria Touring. Denne Alfa Romeo 6C 2300 Pescara Spyder fik han bygget i 1936





samarbejdet med Alfa Romeo sidst i 1930'erne resulterede også i den første bil med det lette Superleggerakarrosseri, en 6C 2300 MM, der som navnet antyder deltog i Mille Miglia i 1937



FELICE Bianchi Anderloni var meget bevidst om aerodynamikkens indflydelse på en bils præstationer. Derfor var han en af de første til at etablere en vindtunnel, hvor modeller kunne blive testet







TO AF DE TID-LIGSTE FERRARI: 166 Inter (bagest) og 166 MM Barchetta fra 1948. Barchetta'en har dannet skole for, hvordan en åben sportsvogn skal se ud og har blandt andet inspireret AC Ace, som senere blev til AC Cobra



BÂDE FELICE og Carlo Bianchi Anderloni havde klare ideer om, hvordan en bil fra Touring skulle se ud. Derfor betragtede de designerne som "seere", som kunne visualisere deres tanker. Her kigger Carlo en "seer" over skulderen



CARROZZERIA TOURING står bag designet og konstruktionen af Alfa Romeo 6C 2500 Coupé Villa d'Este, der betragtes som en af de helt klassiske modeller fra det milanesiske mærke

starten af 1926 besluttede to italienske advokater at stille lovsamlingen på hylden og i stedet forfølge deres drømme om at bygge biler. Felice Bianchi Anderloni havde arbejdet som testkører for luksusbilproducenten Isotta Fraschini og fik ansvaret for den tekniske del af foretagendet, mens Gaetano Ponzoni stod for det forretningsmæssige.

Sammen overtog de aktiemajoriteten i Carrozzeria Falco, der var grundlagt i Milano nogle år tidligere af Vittorio Ascari, og ændrede navnet til Carrozzeria Touring. Det nye firma lå tæt på Isotta Fraschinis og Alfa Romeos fabrikker i Milano, og nogle af de første karrosserier fra Carrozzeria Tourings værksteder var da også bygget på chassiser fra disse mærker.

Touring var en traditionel karrosserifabrik, der anvendte gamle karetmagerteknikker med opbygning af træskeletter beklædt med stålplade. Felice Bianchi Anderloni var imidlertid meget fokuseret på lethed og aerodynamik og arbejdede ud fra devisen "vægten er fjenden, luftmodstanden er forhindringen".

For at bringe vægten ned købte Carrozzeria Touring derfor licens til at bygge biler efter Weymannmetoden, hvor et let træskelet blev beklædt med lærred, og for at udfordre luftmodstanden, var Touring en af de første karrosserivirksomheder med egen vindtunnel.

Carrozzeria Touring blev hurtigt kendt for elegante og velbyggede biler, og det skaffede firmaet mange kunder blandt samfundets spidser. Den italienske kong Vittorio Emanuele II og hans hustru, dronning Elena, fik bygget flere biler hos Touring, og Benito Mussolini var også en stor fan af bilerne fra Via di Breme i Milano.

Flyproduktion inspirerede

I 30'erne kastede Touring sig også over flyproduktion, og det inspirerede Felice Bianchi Anderloni

til at udvikle "Superleggera"-systemet, som han fik patent på i 1936. Superleggera betyder superlet, og det er også hele ideen bag systemet. Kort fortalt går det ud på at erstatte tidligere tiders træramme med et skelet i tynde stålrør, som bliver beklædt med metalplade, typisk aluminium.

De første biler Superleggera-karrosserier blev bygget på Alfa Romeo-chassiser, og op gennem 30'erne havde Touring og Alfa Romeo et meget frugtbart samarbejde, der resulterede i nogle af Alfa Romeos mest ikoniske førkrigsbiler. 2. Verdenskrig satte imidlertid en stopper for bilproduktionen, og Touring tog kortvarigt navneforandring til Touringa – det engelsk-klingende Touring passede ikke rigtig ind i den italienske selvforståelse i begyndelsen af 40'erne.

Efter krigen kom der hurtigt gang i hjulene igen, og Touring begyndte at se ud over de italienske grænser. Der blev etableret samarbejder med Pegaso i Spanien, Hudson i USA, og Bristol i England, samtidig med at de italienske luksus- og sportsmærker stadig var gode kunder i butikken. Carrozzeria Touring var også involveret i det mislykkede forsøg på at genoplive Isotta Fraschini i 1947. Efter Felice Bianchi Anderlonis død i 1948 overtog hans søn Carlo hans rolle i firmaet, stadig i samarbejde med Ponzoni – et samarbejde, der varede ved helt frem til firmaets lukning i 1966.

Den første Ferrari

Et af Carlo Bianchi Anderlonis første større projekter var formgivningen og produktionen af karrosseriet til den første Ferrari. Gennem samarbejdet med Alfa Romeo havde Touring fået et godt forhold til Enzo Ferrari, som ledede Alfa Corse, og da Ferrari startede for sig selv, var det nærliggende at få Touring til at stå for karrosserierne.

Tourings chefdesigner, Federico Formenti, stod bag Ferrari 166 MM Barchettas linjer, og dermed kreerede han en af de mest skelsættende sports-



DET ER IKKE SÅ UNDERLIGT, at Alfa Romeo 1900 C52 fik tilnavnet Disco Volante, den flyvende tallerken. Da den kom frem i 1952, vakte den sikkert lige så meget opsigt som en invasion fra det ydre rum







vogne nogensinde. At designet også er langtidsholdbart understreges af, at grillen med de grove, krydsende linjer er et designelement, som Ferrari bruger den dag i dag.

Carrozzeria Tourings storhedsperiode begyndte midt i 50'erne, og i løbet af 8-10 år stod firmaet bag nogle af de mest eksklusive Gran Turismo-biler, penge kunne købe: Pegaso Z-102, Alfa Romeo 1900 Super Sprint, Maserati 3500 GT, Lancia Flaminia GT, Lamborghini 350 GT og Aston Martin DB4 er blot nogle af de mange biler, der er blevet formgivet og ofte også bygget hos Touring.

Mange bilfabrikker var interesserede i Touring og Superleggera-konstruktionen, men transportomkostninger, toldbarrierer og begrænset produktionskapacitet på fabrikken i Milano betød, at det ofte var økonomisk urentabelt for udenlandske producenter at få bilerne bygget i Italien.

Biler på licens

Derfor begyndte Touring at sælge licenser til Superleggera-metoden, ganske som man selv havde licensbygget biler efter Weymanns principper i firmaets tidlige år. Engelske Bristol var de første, der begyndte at bygge biler med Superleggera-logo på motorhjelmen, og snart efter fulgte Aston Martin, som byggede både DB4, DB5 og DB6 efter de principper, som Touring havde udviklet. Prisen var ni pund pr. bil for de første 500 eksemplarer og fem pund pr. bil herefter.

Sidst i 50'erne ændrede firmaet navn til Touring Superleggera og indgik samtidig en aftale med den britiske bilkoncern Rootes Group, som stod bag Hillman, Humber, Sunbeam og Singer. Aftalen var, at Touring skulle bygge den åbne sportsvogn Sunbeam Alpine og familiebilen Hillman Super Minx. For at kunne håndtere en så omfattende produktion påbegyndte Touring opførelsen af en helt ny fabrik i Nova Milanese nord for Milano, men da fabrikken stod klar i 1962, var Rootes Group i så

store finansielle problemer, at ordren blev reduceret kraftigt.

Det betød, at Touring stod tilbage med en stor fabrik, men uden nogen synderlig produktion ud over de få specialbiler, der fortsat blev produceret. En metalarbejderstrejke hjalp ikke på situationen, så firmaet gik i betalingsstandsning i slutningen af 1964, og selvom der blev gjort forskellige forsøg på at holde Touring Superleggera kørende, måtte man dreje nøglen om i 1966.

Genfødslen

Her kunne historien være endt, men i 2006 blev rettighederne til navnet Touring Superleggera overtaget af det hollandske finansieringsselskab Zeta Group, der ejes af den belgiske d'Ieteren-familie. De var karetmagere i starten af sidste århundrede, og familien driver i dag en af Belgiens største bilvirksomheder med import og salg af en lang række mærker.

De genskabte Touring som designhus og karrosserifabrik og har i løbet af de seneste 20 år præsenteret en række nyfortolkninger af nogle af firmaets klassiske kreationer, som fremstilles efter gammeldags karrosseribygger-traditioner i begrænsede oplag. Firmaet, som ligger i en forstad til Milano, udfører også restaureringer af biler fra firmaets historie.

Familien Bianchi Anderloni er også stadig forbundet med Touring. Da virksomheden lukkede i 1966, gik 80 procent af alt materiale tabt ved en brand, og Carlo Bianchi Anderloni kontaktede derfor alle ejere af Touring Superleggera-biler med henblik på at genskabe et register over fabrikkens produktion gennem årene.

Efter Carlos død i 2003 står tredje generation, Giovanni Bianchi Anderloni, bag videreførelsen og bevaringen af firmaets historie i Registro Touring Superleggera, som også har bistået med billederne til denne artikel.



DEN BOGSTA-VELIG TALT enestående Pegaso Z-102 Thrill står klar til at blive vist frem på biludstillingen i Torino i 1953, omgivet af folkene, som har arbejdet hele natten for at blive færdige



aston Martin var blandt dem, som købte licens til Superleggerakonstruktionen og byggede bilerne hjemme i England. Her er det den første frugt af samarbejdet, Aston Martin DB4

MASERATI var en stor kunde hos Touring, der byggede 3500 GT og 5000 GT for det italienske mærke. Denne 5000 GT blev bygget til Shahen af Iran og bærer derfor tilnavnet Scia di Persia



ALFA ROMEO 2000 Spider og den større 2600 Spider er nok de Touring Superleggeramodeller, der er bygget flest af





DEN OPRINDE-LIGE FABRIK i Via di Breme i det indre Milano var allerede håbløst utidssvarende, da Alfa Romeo 1900 C Sprint blev bygget her i midten af 50'erne



FLYTNINGEN
til en ny fabrik
i Nova Milanese gav bedre
arbejdsforhold,
men den blev
voldsomt overdimensioneret,
da Rootes Group
annullerede en
planlagt produktion af biler

SUNBEAM VENEZIA var en udløber af samarbejdet med Rootes Group, men blev aldrig nogen succes. Der blev kun bygget 145 stk. på Humber Sceptre-chassiser, før projektet blev opgivet



