

# REGINE TRA I VIOLINI

di Gianni Margotti

**Il Registro Internazionale Touring Superleggera si è dato appuntamento a Cremona, per un week end tra cultura e territorio. Numerosi i partecipanti stranieri.**

**U**n clima fresco e sereno ha accompagnato il raduno, molto atteso da tutti i soci, del Registro Internazionale Touring Superleggera, un evento rimandato per tre volte per le note ragioni.

Sono giunti da ogni parte d'Italia, ma anche dall'estero: equipaggi da Perù, Danimarca, Svizzera, Germania e Brasile, un vero incontro Internazionale con il gusto di scoprire il nostro territorio Italiano, il nostro cibo e le nostre eccellenze guidando capolavori del passato che hanno dettato moda e stile in tutto il mondo del design automobilistico. Le vetture carrozzate Touring Superleggera vincono premi prestigiosi in tutti concorsi d'eleganza nel mondo ed è un piacere guidarle sulle panoramiche strade italiane. Su ogni vettura iscritta è stata applicata la targa-auto dedicata del Registro Internazionale Touring Superleggera con il titolo della manifestazione: "Tra Cremona e la sua provincia, terre di organi e violini: 15-16-17 ottobre 2021".

Da un comodo hotel con un ampio parcheggio situato lungo la Via Castelleonese, si è raggiunto nel pomeriggio di venerdì 15 ottobre il centro della città di Cremona, dove le vetture dei soci si sono schierate sulla piazza antistante il Museo del Violino ([www.museodelviolino.org](http://www.museodelviolino.org)). Dopo la visita agli Stradivari, agli Amati ed ai Guarneri, violini dal fascino immutato, passeggiata sulla magnifica piazza del Comune con il famoso Torrazzo, la torre campanaria più



- 1 Uno splendido colpo d'occhio nel parco di Palazzo Barbò a Torre Pallavicina
- 2 Una vista del parco di Palazzo Barbò a Torre Pallavicina
- 3 Una sala del Museo dei Velocipedi e Biciclette Antiche
- 12 Un autocarro pubblicitario Sperlari e una Flaminia Convertibile in restauro presso le Officine Gorini



alta di Europa per poi continuare il cammino tra le vie di corso Campi, Sant'Agata e le botteghe di liuteria, dove un mastro liutaio illustra le tecniche di lavorazione, i legni, le colle create per il perfezionismo dei musicisti eccellenti! Al termine della giornata, cena tipica cremonese con marubini, bolliti e mostarda presso il ristorante del Golf Club il Torrazzo ([www.golfiltorrazzo.com](http://www.golfiltorrazzo.com)), anticipata dall'assemblea sociale.

Sabato mattina di buon'ora ripartenza per attraversare le campagne lombarde con destinazione Soncino. Auto posizionate nella piazza d'Armi della Rocca e approfondita visita del castello e della casa degli stampatori. Soncino, borgo con cinta muraria tra i più suggestivi e importanti d'Italia ha lasciato incantati i partecipanti. Ripartenza con destinazione Torre Pallavicina per il pranzo a palazzo Barbò, location scelta anche dal regista Ermanno Olmi come set cinematografico de "il mestiere delle armi". Lo spiedo bresciano con polenta è stato il graditissimo piatto a pranzo, sotto il magnifico porticato apparecchiato appositamente per il Registro Touring.

Qualche foto alle vetture nel verdissimo parco e ripartenza per il museo dei Velocipedi e biciclette antiche, creato e curato dalla famiglia Azzini presso il Palazzo Vertua Robbiani a Soresina. Un ricco museo con oltre 200 velocipedi dalle origini fino agli anni '50. Consigliatissimo da visitare. ([www.velobiciantiche.it](http://www.velobiciantiche.it))

In vista della cena, il gruppo si è spostato oltre il Po, a Polesine Parmense: aperitivo con culatello di Zibello, visita al museo



del culatello e alle cantine della famiglia Spigaroli. Luciano Spigaroli, professionista di inconfutabile competenza, ha guidato il gruppo tra i culatelli appesi per le diverse stagionature, molti riservati a personalità di spicco, come famiglie reali e famosi attori del cinema e dello spettacolo. Ottima la cena al Cavallino Bianco, ovviamente a base di culatello (e non solo).

Domenica 17, partenza per Castelleone e visita alle Officine Gorini, dove si è potuta ammirare una fantastica, impegnativa ed invidiabile collezione di autocarri d'epoca che da soli meriterebbero un unico raduno: qualche socio sarebbero restato volentieri per poterne provare alcuni! Bisonti della strada che hanno reso grande l'Italia.

Ma il tempo stringe ed è ora di spostarsi a Crema, la città degli organi. Parcheggiate le autovetture, in un "parco chiuso" presso il Ristorante Bosco, situato a ridosso delle mura venete, al museo civico cremasco i partecipanti hanno dapprima visitato il convento di Sant'Agostino con il cenacolo di Pietro da Cemmo, il refettorio e il museo dell'organo a canne. (www.museocrema.it). Terminata la "teoria" al museo si sono diretti alla sala della musica Costi per passare alla "pratica". Saverio Anselmi Tamburini, produttore, accordatore e riparatore d'organi di fama internazionale, ha saputo emozionare tutti con racconti e aneddoti di una vita dedicata a questo strumento. Ma la sensorialità si è fatta reale ed indimenticabile ascoltando un concerto d'organo a cura del Maestro Alessandro Lupo Pasini: toccata e fuga in re minore di Johann Sebastian Bach. L'organo Tamburini ha dato il meglio di sé e il gradimento da parte dei soci è stato evidente. Per concludere, al Ristorante Bosco degustazione degli unici e caratteristici tortelli cremaschi.

4 Le auto in sosta nel parco di Palazzo Barbò a Torre Pallavicina

5 Il museo dell'organo a canne a Crema

6 Nella sala Costi di Crema, il Maestro Alessandro Lupo Pasini e l'organo Tamburini

7 La dottoressa Alessandra Giorgetti e l'ingegner Giovanni Bianchi Anderloni

8 I partecipanti in una bottega di liuteria a Cremona

9 Una vista del museo del violino

10 Alcune delle Touring parcheggiate di fronte al Museo del Violino

11 Alcuni autocarri d'epoca nello spazio delle officine Gorini a Castelleone

12 Le auto all'esterno delle officine Gorini

13 La targa del raduno

16



6



7



8



11



12



13



14

# SPORTIVA CON CLASSE

*di Giovanni Bianchi Anderloni*

*foto e disegni: archivio Famiglia Bianchi Anderloni*

**Come è nata la vettura che ha fatto sognare gli italiani in pieno boom economico e che ancora oggi è molto amata anche all'estero. Una vera icona di eleganza**



Come in molti altri casi di vetture Touring Superleggera, anche la storia della Flaminia Touring Superleggera, nei vari modelli GT e Convertibile, è arricchita da un aneddoto sul suo concepimento e la sua nascita. L'ho sentita raccontare da mio padre, l'ingegner Carlo Felice Bianchi Anderloni, in svariate occasioni ed oggi mi rammarico di non aver avuto l'idea di trascriverla letteralmente o di registrarla. A metà degli anni '50 la proprietà della Lancia era passata nelle mani del Gruppo Pesenti, in particolare del dottor Carlo Pesenti e la vettura che segnò il nuovo corso e che dette nuove soddisfazioni ai lancisti di tutto il mondo fu la Flaminia.

Le linee della Berlina e del Coupé derivavano direttamente dalla Florida di Pininfarina, prototipo pezzo unico eseguito su meccanica e telaio modificato e allungato dell'Aurelia: Pesenti volle quasi subito affiancarle con una versione Gran Turismo (a cui seguì l'anno dopo la Convertibile) dalle linee snelle, agili, totalmente fuori dagli schemi delle due sorelle maggiori. La nuova vettura doveva essere destinata ad una clien-



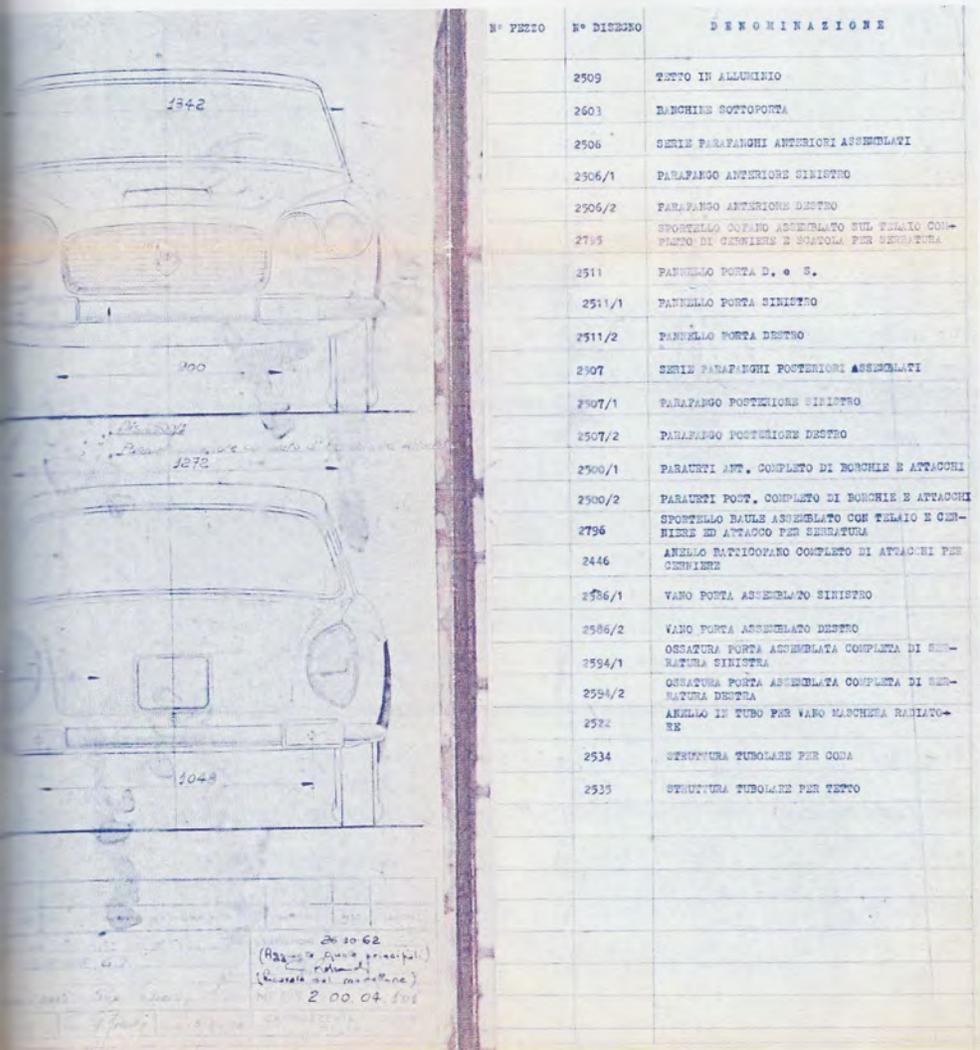
tela giovane, sportiva, da boom economico che l'Italia stava vivendo in quella seconda metà degli anni '50 del ventesimo secolo.

La vecchia amicizia che intercorreva fra Carlo Pesenti e l'avvocato Gaetano Ponzoni, che fu socio fondatore della Carrozzeria Touring insieme a mio nonno, avvocato Felice Bianchi Anderloni, molto probabilmente facilitò l'incontro che mio padre spesso raccontava: ai primi di agosto del 1958, quando tut-

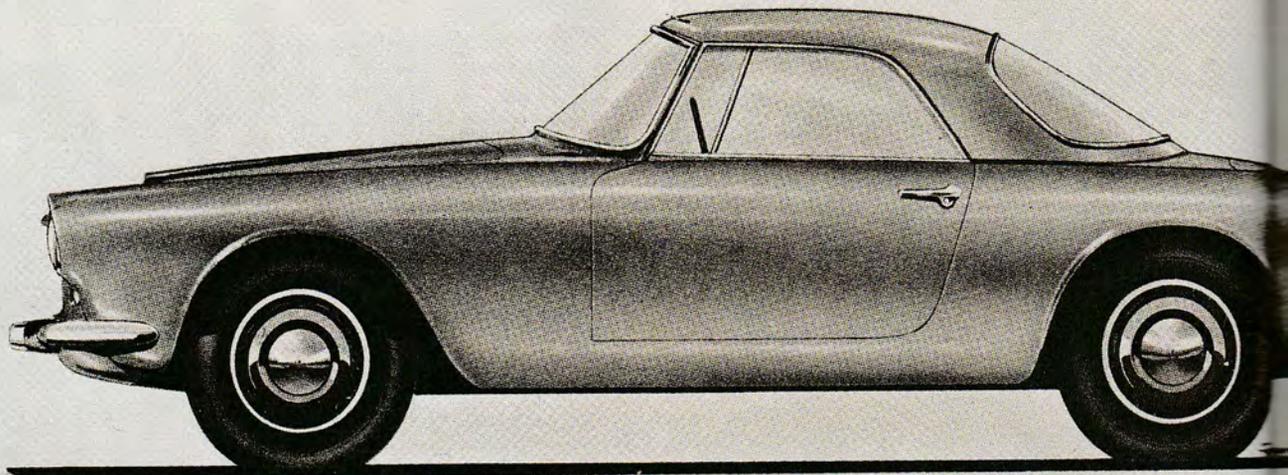
te le fabbriche d'Italia e di Milano avevano appena chiuso per le ferie estive, ricevette una convocazione dal dottor Pesenti, che gli propose di realizzare lo studio della nuova vettura sportiva: ma prima di parlare di contratto e di numeri, voleva approvare il figurino ed il preventivo nell'arco di due settimane al massimo. Mio padre, raccolte le idee, saltò in macchina e percorrendo la via Emilia (l'autostrada era ancora di là da venire) andò a trovare il suo fido figurinista di allora, Federico Formenti, che si trovava già in ferie con la famiglia sulla







- 1 La Flaminia Convertibile con la capotte aperta.
- 2 Vista posteriore della Flaminia GT.
- 3 Cianografia del disegno costruttivo definitivo e quotato, dal quale si procedeva allo sviluppo dei singoli disegni in scala 1:1 per la costruzione dei lamierati e di tutti i particolari della vettura.
- 4 Stabilimento Touring di Nova Milanese, cortile esterno: in primo piano la bisarca con alcune Flaminia Convertibile e GT, pronte per il viaggio di riconsegna alla Lancia: si nota la mancanza delle ruote, che denota la mancanza della meccanica; infatti motore, trasmissione e sospensioni e gli altri organi meccanici saranno montati a Torino.
- 5 Una fotografia famosa: l'attore Marcello Mastroianni, icona del Cinema Italiano, si affaccia dalla Flaminia Convertibile.
- 6 Uno scorcio di Flaminia Touring al raduno di Cremona ad ottobre 2021



*Tetto rigido per trasformabile Flaminia G.T.*

Quando veniva chiesto perché non era stata, poi, aumentata la capacità del serbatoio, mio padre rispondeva che si era preferito dare maggior volume al bagagliaio, per un utilizzo più a lungo raggio che da week end!

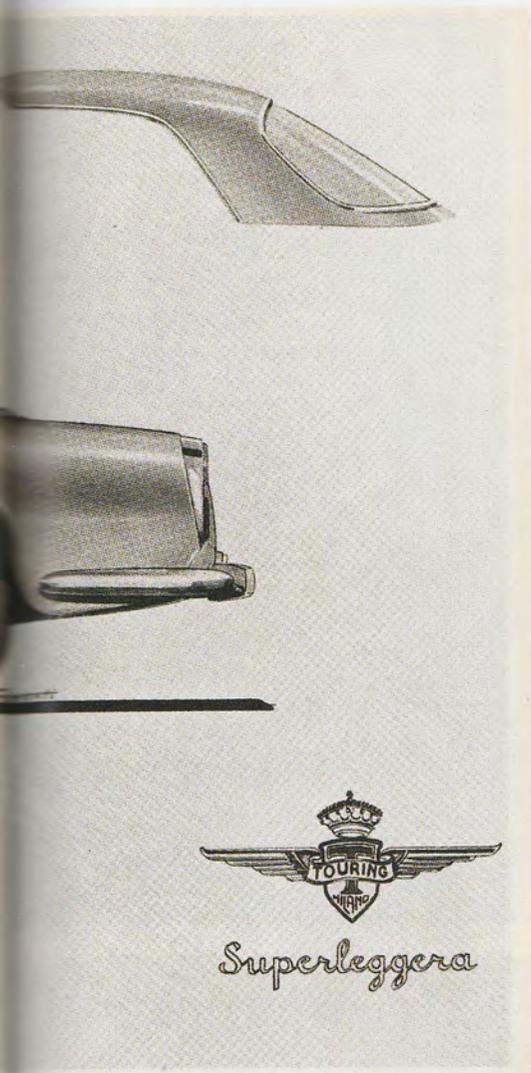
Un dettaglio caratterizzante sono i doppi fari frontali, inseriti nel passaruota anteriore con un motivo triangolare che si ricorda con la fiancata liscia e si ritrova nelle code posteriori dove sono inseriti i caratteristici ed inconfondibili gruppi ottici, speculari e simmetrici, disegnati in modo che si possano invertire destra/sinistra, con evidente intenzione di risparmiare il costo di una doppia serie di attrezzature di stampaggio. Desidero far rilevare un fatto abbastanza curioso, se non addirittura increscioso, che ho dovuto subire personalmente (sono, infatti, proprietario di una Flaminia 3C Convertibile) quando ho cercato fra le bancarelle dei vari mercati di auto d'epoca (soprattutto a Padova) un gruppo ottico posteriore per rimediare a quello che avevo danneggiato

in un incidente: tutti i ricambisti interpellati si sono rifiutati di vendermi un singolo gruppo, ma tutti vendevano la coppia indivisa, totalmente sordi alle mie documentate spiegazioni! Va precisato che tutta la fanaleria fu eseguita dalla Carello di Torino.

Dopo la presentazione dei primi schizzi, mio padre fece ancora un paio di volte la spola con la Riviera romagnola, ma alla fine di agosto il figurino definitivo e i disegni principali vennero approvati. La definizione del prototipo e la realizzazione delle attrezzature per potere costruire la serie successiva furono rapidissime, tanto da permettere la presentazione della nuova vettura al Salone di Torino del novembre del 1958! Alla fine di aprile del 1959 fu completata l'organizzazione della linea di costruzione della nuova vettura e iniziarono le consegne alla Lancia delle vetture finite della Flaminia GT, al ritmo di dieci-quindici alla settimana.

La meccanica era classica, chiaramente derivata dalla Lancia Aurelia, ma con no-





tevoli migliori: motore a V di 60°, 6 cilindri; gruppo frizione-cambio e differenziale in blocco con il ponte posteriore del tipo De Dion; questa disposizione degli organi meccanici permise una distribuzione dei pesi ottimale con baricentro molto basso e centrale, conferendo alla vettura un ottimo assetto e tenuta di strada. Dopo meno di un anno, come gli altri modelli Flaminia, la 2500 GT venne dotata di freni a disco sulle quattro ruote, con servofreno idraulico. Agli inizi del 1960 venne presentata la versione Convertibile, come fu chiamato ufficialmente lo spider o cabriolet, dotabile anche di hard-top, a richiesta.

Nel 1961, seguendo le scelte tecniche adottate sulla vettura madre, la berlina, il motore fu potenziato con l'adozione di tre carburatori Weber doppio corpo al posto di uno singolo, ottenendo un aumento del-

7 Figurino della nuova versione Convertibile della Flaminia, introdotta nel 1960.

8 Una delle prime fotografie della nuova Flaminia GT, sul nuovo cavalcavia della Ghisolfa, che scavalca via Monteceneri e viale Certosa a Milano, poco distante da via De Breme e non ancora aperto al traffico: forse per questo scelto per le riprese fotografiche.

9 Dettaglio di uno dei gruppi ottici posteriori, perfettamente integrati nella sagoma delle code posteriori. Il gruppo ottico, costituito da una fusione in lega Zama cromata, è disegnato in modo da poter essere intercambiabile destro/sinistro.



10 Fotografia della Flaminia Convertibile sul cavalcavia "della Ghisolfa" nella identica posizione della fotografia numero 5. Si può credere facilmente, visto il luogo e le condizioni atmosferiche, che le due fotografie siano state scattate contemporaneamente, approfittando del "lancio" della Convertibile.

11 Dettaglio del divanetto posteriore e della modifica del movimento dello schienale del sedile anteriore per facilitare l'accesso ai sedili posteriori; l'ulteriore incavo sul retro dello schienale che dà ulteriore spazio alle ginocchia del passeggero.

12 Il piccolo bauletto, o beauty-case, che faceva parte del set di valigie, conservato e utilizzato dall'autore come contenitore degli oggetti per la pulizia della vettura e di alcuni ricambi di primo soccorso, come la cinghia della pompa dell'acqua/alternatore, le candele e le puntine dello spinterogeno.

13 La targa commemorativa dell'evento organizzato dall'Australian Lancia Register a cui Carlo Felice Bianchi Anderloni fu invitato nel 1985 come Ospite d'Onore.

14 Torino 1958: gli interni della nuova Flaminia GT, con la panchetta posteriore dove sono appoggiate le due valigie appositamente realizzate dai maestri sellai della Touring.

15 Schizzi preliminari di Federico Formenti che mostrano l'evoluzione del frontale della nuova vettura, pubblicati da Stile Auto N° 1

16 Stabilimento Touring di Nova Milanese: l'impianto di verniciatura automatizzato: si notano alcune scocche di Flaminia GT e di Alfa Romeo 2600 Spider.



12



13

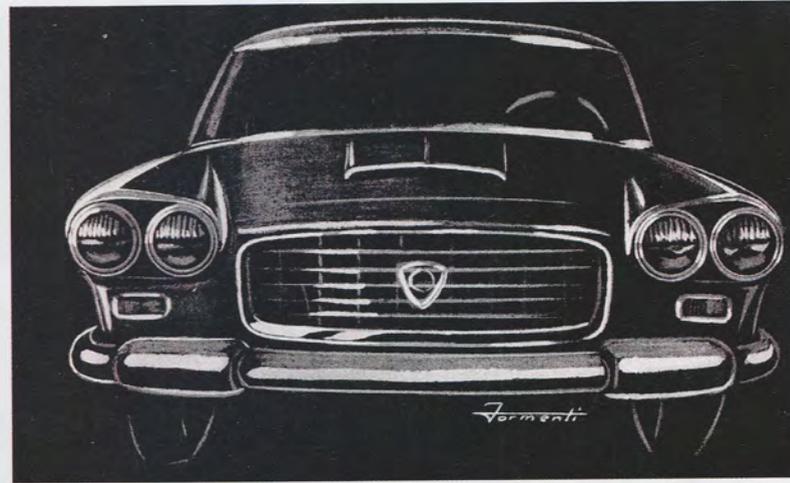
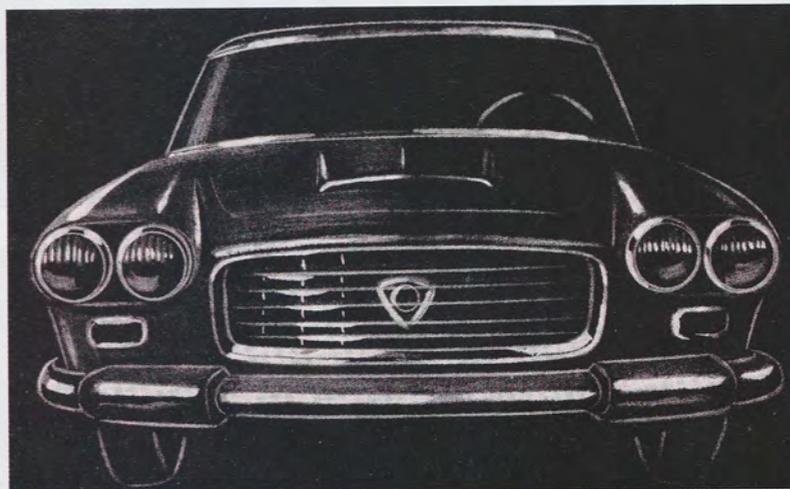
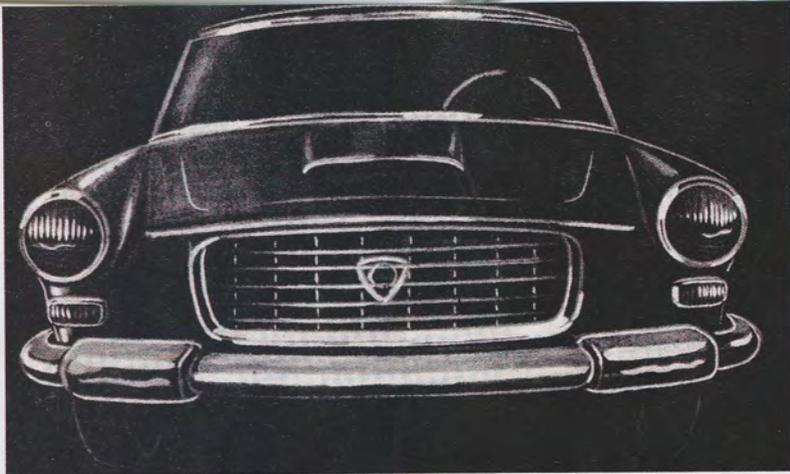


12

la potenza del motore a 140 HP e di conseguenza delle prestazioni (e, ahimè, anche del consumo!)

Agli inizi del 1961 fu inaugurato il nuovo stabilimento di Nova Milanese della Carrozzeria Touring e, come per le vetture delle altre marche, la produzione delle Lancia Flaminia fu trasferita nella nuova, modernissima fabbrica, attrezzata, fra l'altro, di un reparto di verniciatura completamente automatizzato! Anche le linee di montaggio erano state organizzate in modo moderno e totalmente innovativo per una Carrozzeria d'automobili.

Il processo produttivo delle vetture nel nuovo stabilimento fu, di comune accordo con la Lancia, quasi subito modificato in modo da facilitare le operazioni di montaggio degli organi meccanici: la Touring continuò regolarmente a fornire alla Lancia vetture perfettamente rifinite in tutti i particolari della carrozzeria (verniciatura e allestimenti) ma tutti gli organi meccanici, motore, trasmissione, gruppo frizione/cambio/differenziale e sospensioni furono montati presso la Lancia stessa. In una delle foto che corredano questo articolo, vediamo una





17

bisarca carica di Flaminia senza gli organi meccanici, mentre lascia lo stabilimento di Nova Milanese.

Nel 1963 vi fu una ulteriore evoluzione del propulsore, portato a 2,8 litri, sempre con tre carburatori doppio corpo e con definitivo aumento della potenza a 150 HP e di conseguenza, delle prestazioni.

Nel frattempo (Salone di Torino 1962) ai due modelli GT e Convertibile, era stata affiancata la GTL su cui, con una modifica all'altezza del tettuccio e una differente sagomatura della panchetta posteriore, erano stati ricavati due "veri" posti posteriori, trasformando la vettura in 2+2, senza, tuttavia, intervenire sulla lunghezza del telaio o del passo.

Le Lancia Flaminia GT e Convertibile ebbero un buon successo commerciale, anche all'estero, soprattutto nei paesi anglosassoni, nonostante il prezzo di vendita relativamente elevato. La convertibile fu molta amata anche da personaggi del mondo culturale ed artistico, fra i quali primo fra tutti, Marcello Mastroianni.



19



SUPERLEGGERA

### Al 44° Salone di Torino

*"La Touring Superleggera crea lo spazio"*



Lancia Flaminia 2500 GT 3 e modello 63 due più due



**TOURING SUPERLEGGERA - NOVA MILANESE - 67.631 (5 linee automatiche)**

18

17 Costruzione del prototipo della Flaminia GT, settembre-ottobre 1958, nel vecchio stabilimento di Via de Breme a Milano. Da notare come sul cofano motore è appoggiata la presa d'aria sdoppiata di una Maserati 3500 GT (di cui era appena iniziata la produzione), probabilmente utilizzata per verificare le dimensioni di quella che poi sarebbe stata quella definitiva.

18 Al 44° Salone di Torino dell'autunno 1962 fu presentata la Flaminia GTL, con 2+2 posti. La modifica fu ottenuta con una sapiente modifica della zona fra la panchetta posteriore, il vano-alloggiamento della capotte e della paratia del vano bagagliaio e un leggero rialzo della curvatura del

19 La Flaminia GT esposta allo Stand Lancia al Salone di Torino del 1958. Da notare i caratteristici doppi fari, tettuccio verso il lunotto e non fu necessario modificare la lunghezza o il passo della vettura.

20 Dettaglio del frontale: si notano il fanalino lampeggiante arancione e, lato guida, lo specchietto retrovisore, introdotti con il nuovo Codice della Strada di fine degli anni '50.

La produzione della Flaminia GT Touring e sue derivate continuò fino alla chiusura della Carrozzeria alla fine del 1966, ma le vendite continuarono fino ad esaurimento delle scorte.

La Lancia Flaminia GT Touring, nelle varie versioni è molto apprezzata dagli appassionati d'auto d'epoca e dai collezionisti: nella mia funzione di Conservatore del Registro Internazionale Touring Superleggera ho registrato e mi vengono molto spesso segnalate queste vetture da tutto il mondo. Con sua grande sorpresa, mio padre nel 1985 fu invitato in Australia, dal Registro Lancia australiano, come ospite d'onore a partecipare all'annuale raduno, che quella volta si svolse a Castelmaine. Al ritorno raccontò l'entusiastica accoglienza da parte degli appassionati e fu colpito delle loro incredibili

vetture Lancia, fra le quali numerose Flaminia GT e Convertibile. Infine, è anche molto numerosa la presenza di Flaminia Touring ai Raduni del Registro, dove praticamente queste vetture fanno quasi sempre la parte del leone e molte di esse arrivano dall'estero, in particolare dal Nord Europa.

Per ulteriori informazioni:  
[www.registrotouringsuperleggera.com](http://www.registrotouringsuperleggera.com)



20

21 Nuovo stabilimento Touring Superleggera di Nova Milanese, hinterland nord di Milano: il Reparto Montaggio e Finitura Vetture con le linee delle Lancia Flaminia GT e Convertibile e della Maserati 3500 GTi.

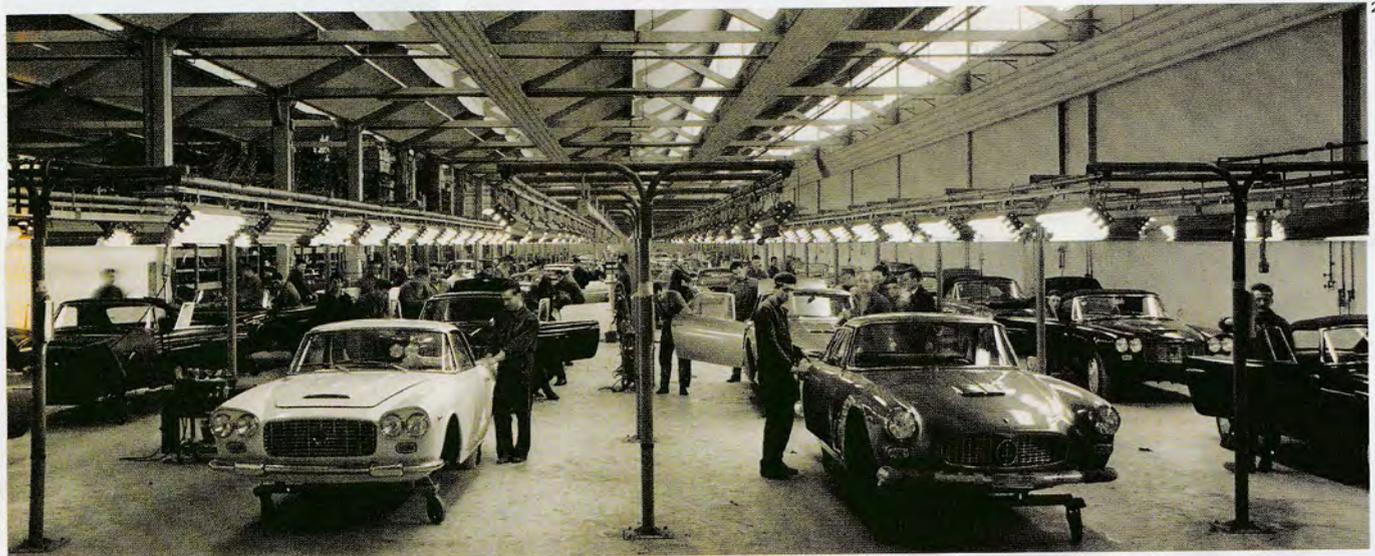
22 Raduno del Registro Touring del Settembre 1996 a Lucca: Carlo Felice e Giovanni Bianchi Anderloni sulla Lancia Flaminia 2500 3C Convertibile di quest'ultimo.

23 Una bella foto con alcune vetture Flaminia all'ultimo Raduno del Registro Touring, lo scorso ottobre.

24 Una foto pubblicitaria dell'epoca.

2 Lancia Flaminia 2500 GT: figurino definitivo di Federico Formenti.

25 Una delle prime fotografie della nuova vettura: si nota l'aggiunta del profilo cromato sulla fiancata, sotto il filo della portiera, praticamente l'unica differenza esterna effettivamente distinguibile



21

#### PRODUZIONE FLAMINIA TOURING NEI VARI MODELLI

##### FLAMINIA GT "TOURING" - Totale 1713 esemplari

Telaio 824.00 GT	Motore 823.00 1c (2458 cc, 119 CV)	1959-1961 - 863 esemplari
Telaio 824.10 GT 3C	Motore 823.10 3c (2458 cc, 140 CV)	1962-1963 - guida a sx - 672 esemplari
Telaio 824.11 GT 3C	Motore 823.10 3c (2458 cc, 140 CV)	1962-1963 - guida a dx - 10 esemplari
Telaio 826.138 GT 3C 2,8	Motore 826.100 3c (2775 cc, 150 CV)	1963-1965 - 168 esemplari

##### FLAMINIA GTL "TOURING" - Totale 303 esemplari

Telaio 824.16 GTL 3C	Motore 823.10 3c (2458 cc, 140 CV)	1962-1963 - 3 esemplari
Telaio 826.140 GTL 3C 2,8	Motore 826.100 3c (2775 cc, 150 CV)	1963-1965 - 300 esemplari

##### FLAMINIA CONVERTIBILE "TOURING" - Totale 847 esemplari

Telaio 824.04 CONVERTIBILE	Motore 823.00 1c (2458 cc, 119 CV)	1959-1961 - 421 esemplari
Telaio 824.14 CONVERTIBILE 3C	Motore 823.10 3c (2458 cc, 140 CV)	1961-1963 - 246 esemplari
Telaio 826.134 CONVERTIBILE 3C 2,8	Motore 826.100 3c (2775 cc, 150 CV)	1963-1964 - 180 esemplari

TOTALE ESEMPLARI PRODOTTI: 2560



22

## LANCIA FLAMINIA GT TOURING SUPERLEGGERA (1958)

### CORPO VETTURA

TELAIO monoscocca, tre volumi, due porte

### MOTORE

TIPO 832.000. Anteriore longitudinale, 6 cilindri a V di 60°

ALESSAGGIO E CORSA 80 x 81,5 mm

CILINDRATA 2458 cc

RAPP. DI COMPRESIONE 9,1:1

POTENZA MASSIMA 119 CV a 5100 giri

COPPIA MASSIMA 19 Kgm a 3500 giri

DISTRIBUZIONE albero a camme centrale, 2 valvole in testa per cilindro

ALIMENTAZIONE un carburatore doppio corpo verticale Solex C40 PAAI

RAFFREDDAMENTO ad acqua

LUBRIFICAZIONE forzata

### TRASMISSIONE

TRAZIONE posteriore

FRIZIONE disco singolo a secco

CAMBIO manuale a 4 rapporti + RM

### SOSPENSIONI

TIPOLOGIA Anteriori a ruote indipendenti con bracci trasversali. Posteriori ad assale rigido con schema De Dion e barra Panhard

### FRENI

TIPOLOGIA Anteriori e posteriori a disco

### PNEUMATICI

MISURA 165 x 400

### CARROZZERIA

PASSO Passo 2520 mm

CARREGGIATA Lunghezza 4500 mm

LUNGHEZZA Larghezza 1660 mm

LARGHEZZA Altezza 1305 mm

ALTEZZA Carreggiata Anteriore 1368 mm; posteriore 1370 mm

PESO IN ORD. DI MARCIA Peso in ordine marcia 1200 kg

### PRESTAZIONI

SERBATOIO 50 litri

VELOCITÀ MASSIMA 180 km/h

CONSUMO MEDIO 11,8/100 km



23



24



25