

Il Riscinne

INVERNO 2023



1983–2023

ALFA ROMEO 1900 & TOURING SUPER- LEGGERA



Alle foto's komen uit het Archivio Familia Bianchi Anderloni.

Toutes les photos proviennent de l'Archivio Familia Bianchi Anderloni.

NL Waar de geschiedenis van de Carrozzeria Touring Superleggera, zoals die van vele Noord-Italiaanse carrossiers, verbonden is met meerdere iconische automerken, heeft ons geliefd merk Alfa Romeo van in het begin een echte "love-story" beleefd met Touring Superleggera, in die mate dat de zoon van de stichter, na het verdwijnen van het familiebedrijf werd aangetrokken door de toenmalige directie van Alfa Romeo om in dienst te komen bij hun design afdeling.



Op bovenstaande foto deze man, Carlo Felice Bianchi Anderloni over de tekentafel gebukt met de blik op de 6C 2500 Coupé Touring Superleggera, toen door hem ontworpen binnen het familiebedrijf dat hij leidde als opvolger van zijn vader-stichter Felice Bianchi Anderloni.

FR Comme ce fut le cas pour tous les grands carrossiers du nord de l'Italie, l'histoire de la Carrozzeria Touring fut liée à plusieurs marques iconiques de voitures. En particulier, il y eut une vraie « lovestory » entre Touring Superleggera et notre marque bien aimée Alfa Romeo et ce, dès l'origine et même après la disparition de l'entreprise Touring, lorsqu'Alfa Romeo s'assurait pour son bureau d'études des bons offices du fils du fondateur de Touring.

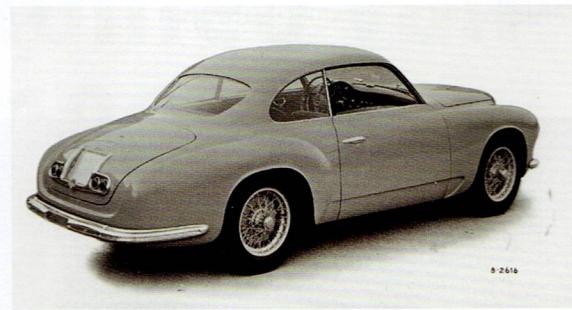
Nous voyons sur la photo, ce grand monsieur du design automobile, Carlo Felice Bianchi Anderloni étudiant de près un modèle de l'Alfa Romeo 6C 2500 Coupé Touring Superleggera. Il s'agit du modèle interprété par lui-même alors qu'il avait pris la succession de l'entreprise familiale des mains de son père-fondateur Felice Bianchi Anderloni.



ALFA ROMEO 1900 & TOURING SUPERLEGGERA



La 1900 C Sprint prit son inspiration de ce modèle 6C 2500 Coupé qui lui ne fut jamais réalisé.



De 1900 C Sprint kwam tot stand als een evolutie van de eerder getekende maar nooit verder ontwikkelde 6C 2500 Coupé.

"Het is interessant dit model te bekijken," zegt Giovanni Bianchi Anderloni, zoon van Carlo Felice en archivaris van het Registro Touring Superleggera, "want de stijlelementen keren terug in de 1900 CS. Het eerste prototype van de 1900 CS lijkt effectief van zeer dicht op deze 6C 2500 Coupé. Natuurlijk werd nu het voor de Berlina 1900 ontwikkelde voor-aanzicht gebruikt, maar ook de voor die tijd typische implantatie van de achterste nummerplaat en de achterlichten werd behouden."

Chassis of zelfdragend koetswerk?

Giovanni Bianchi Anderloni (GBA): "De eerste vraag die je kunt stellen is natuurlijk, hoe kon Alfa Romeo de in het verleden bewandelde weg, namelijk het ter beschikking stellen aan verschillende carrossiers, van een onderstel met mechaniek, en zodoende zijn marktaandeel op hoog niveau houden, zonder in grotere productiecapaciteit te moeten investeren, op basis van deze revolutionaire Berlina 1900 met ZELFDRAAGEND koetswerk verder doorvoeren? Wel eigenlijk was dat koetswerk niet helemaal zelfdragend, en kon men mits enige kunstgrepen een zelfdragend onderstel ontwikkelen zoals uit volgend beeld mag blijken":

Nvdr: in het Italiaans spreekt men van 'telaio' voor chassis, en van 'pianale' of platform voor deze speciale tussenoplossing.

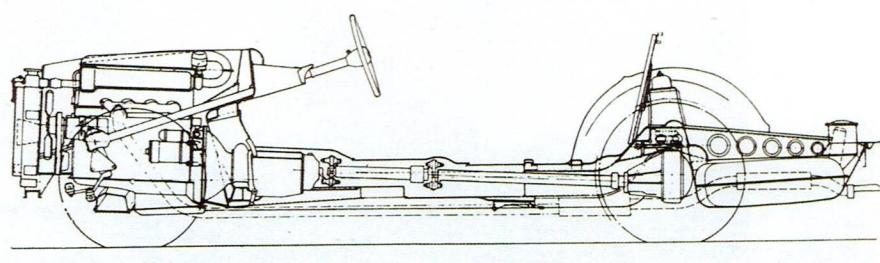
« Il est intéressant d'observer ce modèle » dit Giovanni Bianchi Anderloni, fils de Carlo Felice et archiviste du Registro Touring Superleggera « vu que pas mal d'éléments de style se retrouvent dans la 1900 CS. Le premier prototype 1900 CS est visiblement très ressemblant à la 6C 2500 Coupé. Bien entendu, la face avant développée par Alfa Romeo pour la Berlina 1900 fut retenue, par contre la forme générale et l'implantation de la plaque d'immatriculation et des feux arrière sont une copie conforme.»

Châssis ou monocoque ?

Giovanni Bianchi Anderloni (GBA) : « La première question que l'on doit se poser est bien évidemment : comment chez Alfa Romeo, après avoir annoncé et lancé un projet de voiture dit 'monocoque' ont-ils procédé pour mettre à la disposition des différents carrossiers de l'époque, un châssis avec la mécanique? Et bien, en vérité cette monocoque n'était pas une monocoque au sens littéral du terme, et en utilisant quelques variations Alfa Romeo était à même de proposer un ensemble de plateformes et mécaniques, sur lequel les carrossiers pouvaient construire une carrosserie.»

Ndrl : en Italien le châssis est nommé « telaio » alors que cette plateforme se nomme « pianale ».

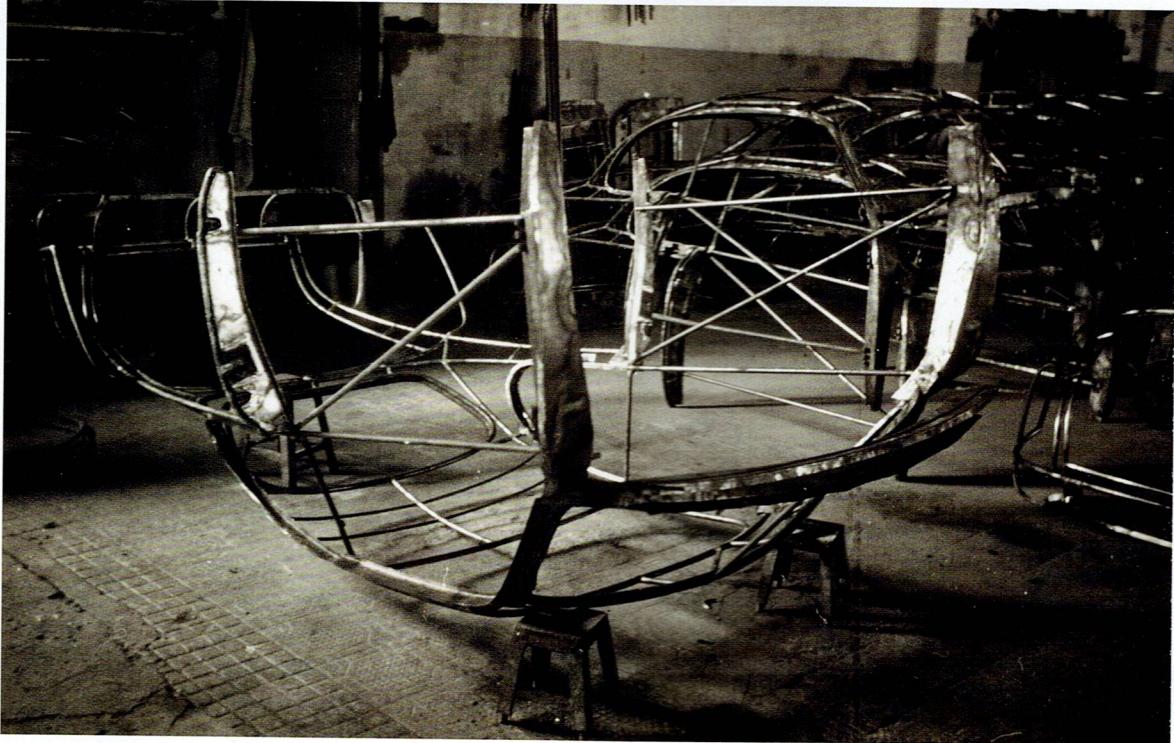
autotelaio 1900 Sprint per i carrozzieri



ALFA ROMEO 1900 & TOURING SUPERLEGGERA

GBA: "Hierover ontwikkelde Touring dan het typische 'Superleggera' carrosseriewerk dat uit een frame uit stalen buizen bestaat, kunstig aan elkaar gelast en dan beslaan met aluminium plaatwerk."

GBA : « Donc sur ce 'pianale' la Carrozzeria Touring construit une carrosserie selon le système breveté 'Superleggera' en formant une sorte de cage avec des tubes d'acier, sur lesquels venait se fixer la tôlerie en aluminium. »



De "Kooi"

La "Cage"



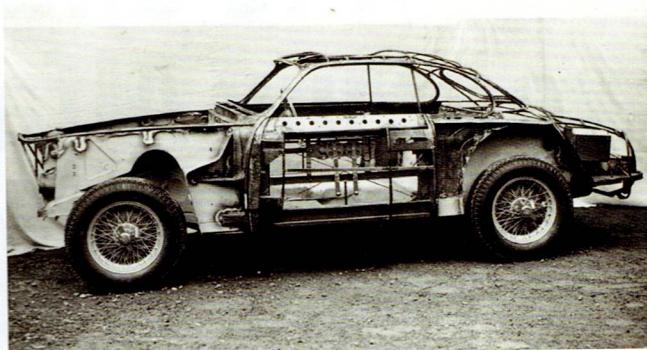
Dames aan de eer bij het precisie laswerk.

Les dames à l'honneur pour la soudure de précision !

ALFA ROMEO 1900 & TOURING SUPERLEGGERA



Het productieproces.
La Production.



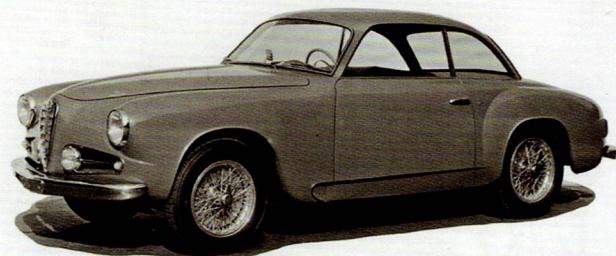
Pre-serie met de duidelijke inspiratie van de 6C 2500.
Pré-série avec influences visibles de la 6C 2500.



En dan de uiteindelijke verschijning van de Alfa Romeo 1900 CS "eerste serie". Et voici l'aspect final de l'Alfa Romeo 1900 CS « première série ».



GBA: Zodra de 1900 Super en 1900 TI Super gelanceerd werden door het moederhuis, was de Carrozzeria Touring Superleggera eind 1953 klaar met de 1900 CSS. 1900 CSS, bij de Alfa Romeo benamingen in die tijd stond de "C" voor de platform-uitvoering voor carrossiers, en bij Touring Superleggera stond de SS nu voor "Super Sprint", dus op basis van de 1900 TI Super.



GBA : Dès que la maison mère lança les évolutions Super et TI Super, la Carrozzeria Touring Superleggera fut prête fin 1953 avec la 1900 CSS. La 1900 CSS, donc chez Alfa Romeo le 'C', indiquait Carrossiers, donc la plateforme plus mécanique livrée aux carrossiers, et Touring utilisait le 'S' pour Sprint, et bien sur le SS pour Super Sprint, donc sur la base mécanique de la 1900 TI Super.»

ALFA ROMEO 1900 & TOURING SUPERLEGGERA

Een aantal evoluties vallen op:

- Herziene voorzijde: de horizontale delen, de "snor" is kleiner en naar binnen gewerkt, voorzien van een chroom profiel, waarin mistlichten geplaatst werden.
- Op de flanken onder de deuren, is een chroom profiel aangebracht.
- De daklijn is geëvolueerd en de achterruit is veel panoramischer geworden, de verbindingen van dak naar body zijn subtieler.
- De bumpers zijn groter en omvattender en dragen overriders.

Een Lichtgewicht "Superleggera"

Met zijn amper 1000 kg is de CSS voor die tijd een echte "Superleggera" en in combinatie met zijn originele 115 pk van de TI Super wordt hij algauw ingezet in de racerij.

Naissance de la CSS

On remarque les évolutions suivantes depuis la première série :

- Partie avant revue, les 'moustaches' les prises d'air horizontales sont plus petites et rentrées vers l'intérieur, pourvu d'un profil chromé, et des phares antibrouillard sont ajoutés.
- Sous les portières est également ajouté un profil chromé.
- La ligne du toit a évolué, la vitre arrière est plus panoramique, et les montants sont plus fins.
- Les pare-chocs sont plus grands et plus enveloppants et portent des butoirs.

Avec son rapport poids/puissance exactement à 1000kg/115CV, la 1900 CSS est une vraie « Superleggera » pour son époque et sera très vite utilisée en compétition.



Giro D'Italia 1954 Alfa Romeo 1900CSS
Taramazzo-Gerino

GBA: "Taramazzo-Gerino eindigden op de eerste plaats, boven alle categorieën. (Chassis 01734; de wagen bestaat nog steeds). Merk op achter de CSS, de eeuwige rivaal, een Lancia Aurelia B20."

GBA : « Taramazzo-Gerino vainqueurs toutes catégories confondues (châssis 01734 ; la voiture existe toujours). On remarque derrière la CSS, la rivale éternelle une Lancia Aurelia B20.»



ALFA ROMEO 1900 & TOURING SUPERLEGGERA

Volgende opdracht

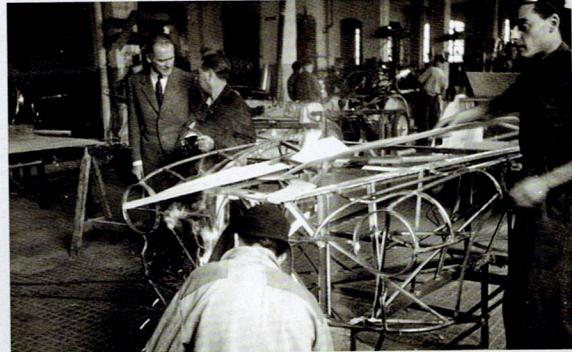
Reeds tegen eind 1954 kreeg de Carrozzeria Touring van Alfa Romeo de opdracht een nieuw project op te starten ter vervanging van de 1900CS en 1900CSS, en bij het begin van de lente 1955 werden een coupé en een spider van dit mogelijke nieuwe model op het Autosalon van Genève getoond, daarom kregen die modellen binnenshuis de codenaam "Ginevra" toegevoegd aan de Alfa-interne benaming Tipo 55. De mechaniek bleef die van de TI Super, 115 pk bij 5.500 tpm, en beide modellen waren voorzien als 2+2, alhoewel er achterin heel weinig plaats was.



De modellen sloegen niet aan, het design werd te oubollig bevonden, en vooral ook de plaatsing van de bumpers, waarbij de voorste hoger stond dan de achterste bereikte niet het gewenste resultaat.

Er was een tekort aan plaats achterin, en niettegenstaande Touring van de Spider een tweede versie uitwerkte, met dertien cm meer ruimte achterin, werd het project afgevoerd door Alfa Romeo.

Dit was natuurlijk een flop voor Carrozzeria Touring, die zich echter algaauw bezon en sterker uit deze nederlaag naar voor kwam, door de ontwikkeling van de uiteindelijke 1900 CSS tweede serie...



Le projet suivant :

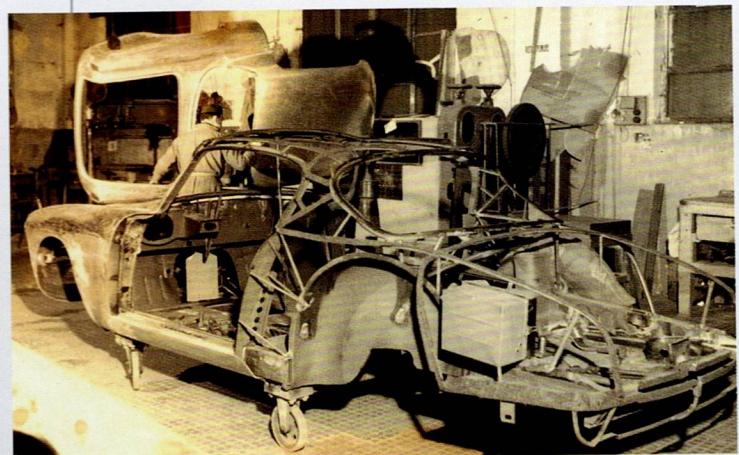
Vers la fin 1954, Alfa Romeo commandait chez Touring Superleggera un nouveau projet pour remplacer les 1900CS et 1900CSS. Au Printemps 1955, lors du Salon de Genève furent présentés un coupé et une version décapotable de ce nouveau modèle qui reçut comme nom de code interne « Ginevra » bien entendu, alors que le code interne Alfa Romeo était modèle 55. La mécanique restait celle de la TI Super, 115CV à 5.500 t/m et les deux versions étaient prévues comme des 2+2 alors qu'il y avait très peu de place à l'arrière.

Ces modèles ne plurent pas, la ligne trop vieillotte et surtout l'implantation des pare-chocs plus hauts à l'avant qu'à l'arrière n'arrivaient pas à convaincre.



Il n'y avait pas assez de place à l'arrière, même après que Touring ait élaboré une seconde version de la décapotable, avec treize cm de longueur en plus à l'arrière, Alfa Romeo décida de ne pas poursuivre.....

Ce fut une désillusion pour la Carrozzeria Touring. Suite à ce revers, l'on se remit tout de suite au travail et le résultat fut la 1900 CSS deuxième série.



ALFA ROMEO 1900 & TOURING SUPERLEGGERA

Ontwikkeling van de CSS IIde serie

GBA: "Dit zijn enkele weinig bekende foto's die tot hertoe bewaard bleven in het familiearchief, ze tonen goed hoe de ontwikkeling van een nieuw model aangepakt werd. Natuurlijk is de vaardigheid van de medewerkers zeer belangrijk."

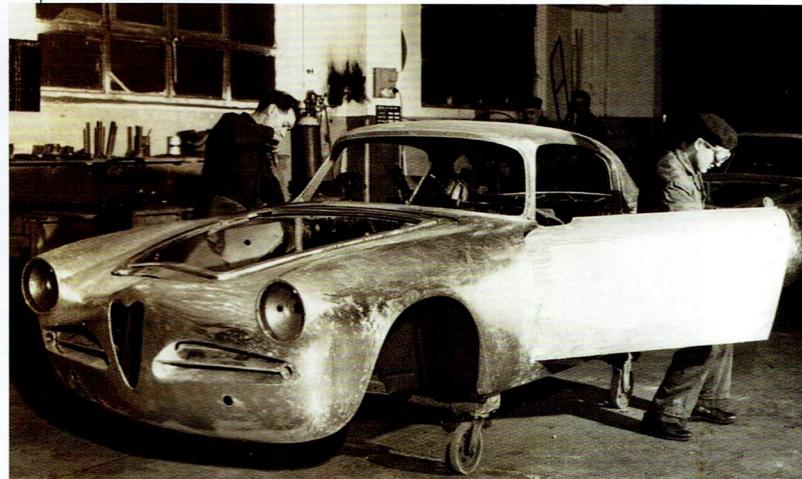


De 1900 CSS II in zijn ontwikkelingsfases in de "oude" fabiek van Touring in de Via De Breme in Milano.

Hieronder nog een foto van mijn vader toen hij zichtbaar voldaan over het goede resultaat, de 1900 CSS II voorstelde op de Concorso d'Eleganza van Cortina d'Ampezzo 1965."

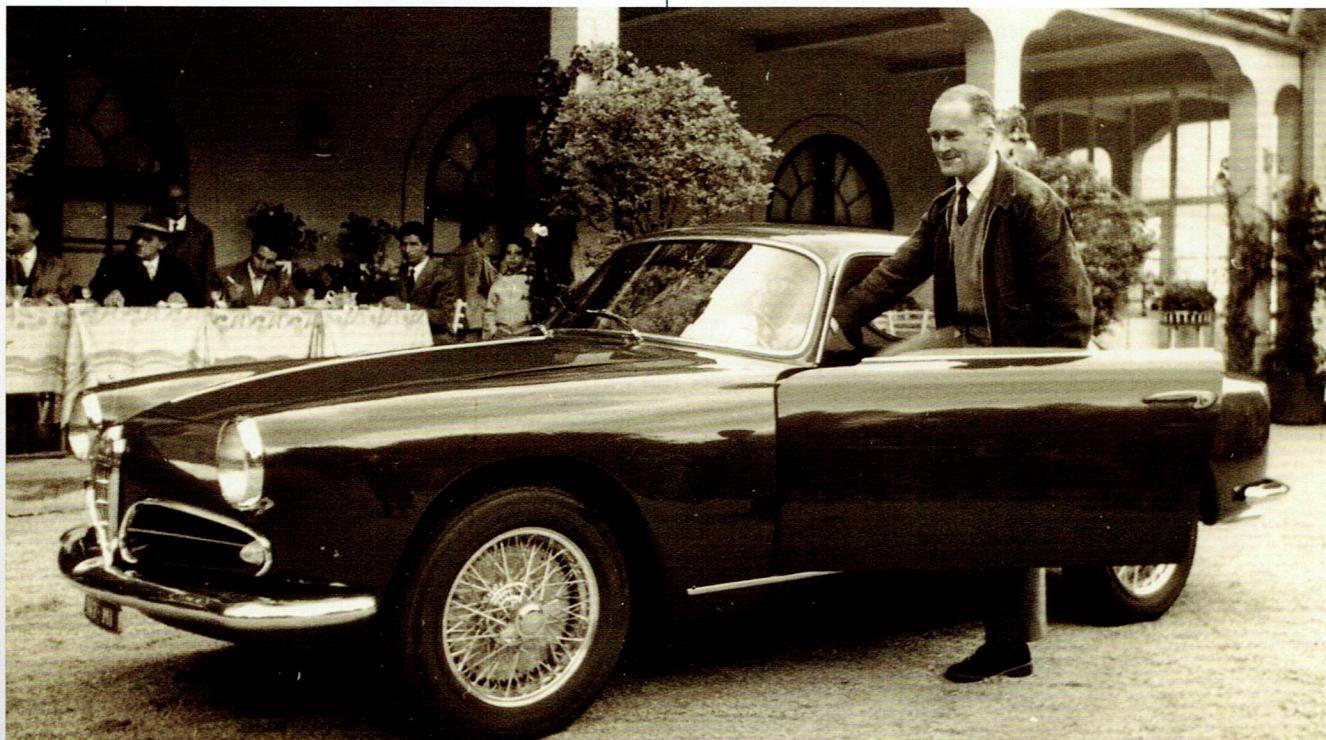
Développement de la CSS série II

GBA : « Voici des photos peu connues, sortant des archives familiales ; elles montrent comment était entreprise la création d'un nouveau modèle. Visiblement le savoir-faire des collaborateurs est très important.



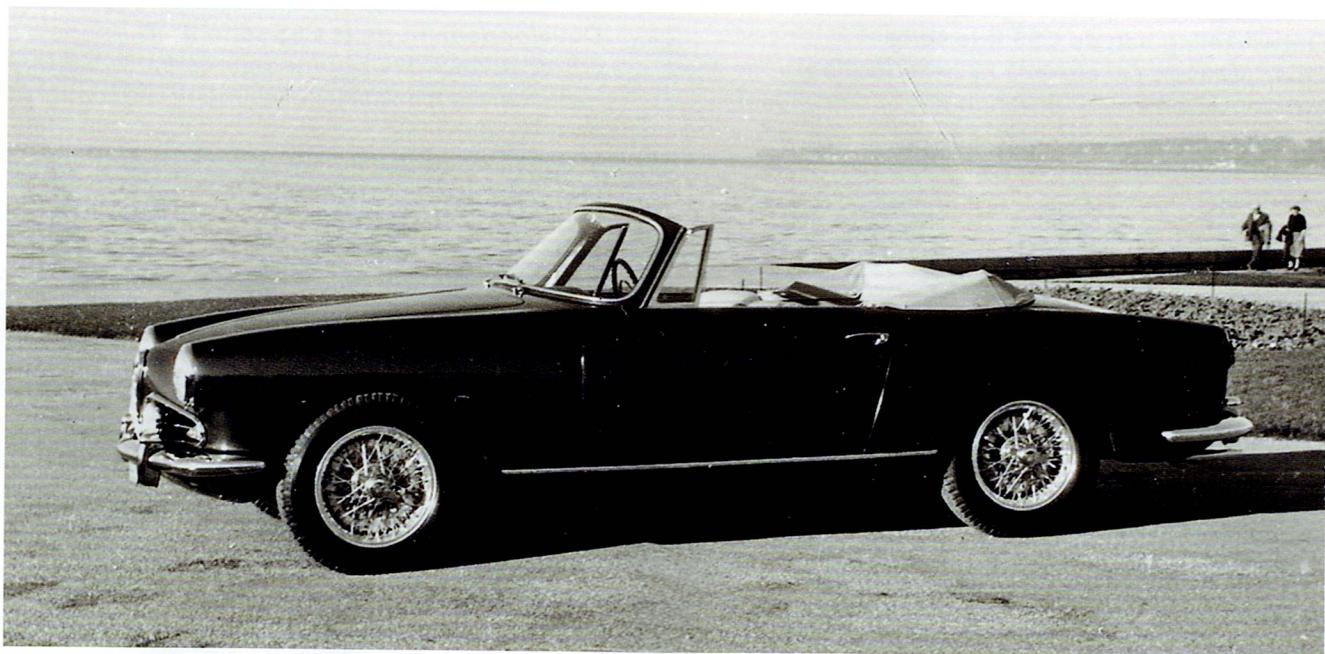
La 1900 CSS II dans ses phases de développement dans « l'ancienne usine » Touring dans la Via De Breme à Milan.

Ensuite une photo de mon père, tout satisfait du résultat, présentant la 1900 CSS II au Concours d'Elégance de Cortina d'Ampezzo en 1956.»



Cortina d'Ampezzo in 1956.

ALFA ROMEO 1900 & TOURING SUPERLEGGERA



GBA: "De 1900 CSS II serie Spider 2+2 hier gefotografeerd met de Leman-meer als achtergrond, werd voorgesteld op het Salon van Genève op 14 maart 1957. Er werden slechts 1 of 2 exemplaren van geproduceerd, want de opdrachtgever Alfa Romeo had reeds beslist binnen een jaar de productie van het 1900 model af te sluiten en wou eigenlijk meer de nadruk leggen op de nieuwe Giulietta Spider."

Deze beslissing van de opdrachtgever Alfa Romeo was weliswaar een streep door de rekening van de Carrozzeria Touring, maar werd zeer positief gecompenseerd door de belangrijke opdracht ter ontwikkeling en productie van de nieuwe 2000 Spider.

Dank

Hier eindigt het hoofdstuk over de 1900 C in samenwerking met Carrozzeria Touring Superleggera. Onze dank gaat uit naar Sig. Giovanni Bianchi Anderloni, archivaris van het Registro Touring Superleggera, die ons zowel de inzichten verschafft heeft over de ontwikkeling van deze modellen en versies, als ons de foto's uit zijn familie-archief ter beschikking gesteld heeft.

Une Spider également!

GBA : « Et voilà une photo de la version « Spider » de la 1900 CSS II devant le Lac Leman, avant d'être dévoilée au Salon de Genève le 14 Mars 1957. Elle ne fut réalisée qu'en 1 ou 2 exemplaires, parce que notre commanditaire, la maison Alfa Romeo venait de décider de mettre un terme à la production du modèle 1900 et de mettre l'accent sur la nouvelle Giulietta Spider.»

Cette décision fut encore un coup dur pour la Carrozzeria Touring, mais fut amplement compensée par Alfa Romeo par un nouveau contrat pour le développement et la fabrication de la 2000 Spider.

Remerciements

Ici se termine le récit de la collaboration entre Alfa Romeo et la Carrozzeria Touring Superleggera en ce qui concerne le modèle 1900 C. Nous tenons à remercier chaleureusement le Sig. Giovanni Bianchi Anderloni, archiviste du Registro Touring Superleggera, pour sa disponibilité à partager avec nous ses connaissances sur les différentes phases du projet ainsi

que pour la mise à disposition des photos sélectionnées dans les archives familiales Bianchi Anderloni.



Superleggera