

Numero 11 - Anno 2 - set-ott 2023

PROFUMO DI

Alfa

**CARROZZERIA
TOURING**

L'ATELIER DEL DESIGN

MACCHINE, DONNE, UOMINI E PASSIONE

ALFA 6

**L'AMMIRAGLIA
FUORI TEMPO
MASSIMO**

**2000 GT
VELOCE**

**L'AUTO
CHE VISSA
DUE VOLTE**

DUE POSTI DA PRIMA CLASSE

2000 & GIULIETTA SPIDER

PROFUMO DI ALFA N. 11 - BIMESTRALE - 9,90€

ISSN 8143931-8 30011



9 778143 931000

P. 1 - 15-09-2023 SETTEMBRE-OCTOBRE



PREZZI ESTERI: AUT - 18,50 € - BE - 17,80 € - D - 20,90 € - PTE CONT - 16,00 € - E - 16,00 € - CH - CT - 18,80 CH

Carrozzeria Touring: semplicemente il bello



“La perfezione si ottiene non quando non c’è nient’altro da aggiungere, bensì quando non c’è più nulla da togliere”. Con questa citazione di Antoine de Saint-Exupéry vogliamo iniziare il racconto legato all’azienda fondata da Felice Bianchi Anderloni, che per 40 anni ha “vestito” e poi apposto il suo marchio sulle vetture più affascinanti ed esclusive

TESTO MARIO FONTANA
FOTOGRAFIE ARCHIVIO BIANCHI ANDERLONI

Nell'estate del 1948 nasce la terza serie della 6C 2500 Super Sport carrozzata Touring, il meglio che all'epoca un cliente Alfa Romeo potesse ambire. Sopra, Carlo Felice Bianchi Anderloni nel gennaio 1955 insieme al disegnatore Walter Cappellotto, nella storica sede di via Ludovico de Breme, mentre creano l'immagine pubblicitaria per la futura Alfa Romeo 1900 Super Sprint.

Incominciamo questa storia con una scena da incubo, quasi come quella del film *Fahrenheit 451*, un piazzale e al centro un rogo alimentato da disegni, progetti, documenti, fotografie. Insomma i ricordi, le testimonianze, la memoria di una fabbrica e di chi vi ha lavorato avvolta tra le fiamme, e fra di esse un uomo. Un uomo che tenta di salvare quello che può da quel fuoco vorace. Era il marzo del 1967.

Quello appena descritto è successo veramente a Nova Milanese ed è l'epilogo di una vicenda che ha segnato la fine dell'originaria **Carrozzeria Touring**, fondata a Milano il 25 marzo del 1926 e che dopo quarant'anni di attività ha dovuto subire, prima l'illusione di commesse milionarie, e poi la delusione di vedere sfumare tutti i progetti e gli sforzi industriali in poco tempo, chiudendo definitivamente un'epoca storica dell'imprenditoria automobilistica milanese.

Tutto è iniziato all'ombra della "Madunina"

Facciamo un salto indietro nel tempo, verso la fine dell'Ottocento, a Milano, quando questa città era considerata la capitale dell'automobilismo italiano in virtù delle sue venti importanti fabbriche di carrozzerie, senza contare le oltre 500 più piccole, che formavano la galassia che avrebbe creato il futuro mercato automobilistico "vestendo" i telai motorizzati che arrivavano da Francia e Germania... le innovative carrozze senza cavalli. È proprio nel capoluogo lombardo che nasce il **Reale Automobile Club Milano** in virtù del fatto che circolano più auto che in qualsiasi altra città del nostro Paese, era il 1903, e le vetture totali circolanti in Italia ammontavano a 1440 e di queste ben 194 erano milanesi. Inoltre, all'ombra della "Madunina", fra le altre, c'era una delle più rinomate fabbriche di automobili dell'epoca: l'**Isotta Fraschini**.

volgere di pochi anni, si sarebbero unite in matrimonio con **Cesare Isotta**, e con **Antonio** e **Vincenzo Fraschini**: i fondatori dell'omonima fabbrica di automobili. Essendo ormai "imparentato" a **Felice**, giovane e distinto signore dal portamento ricercato, fu offerto di lavorare in azienda, non a livelli apicali, bensì più a contatto con i facoltosi clienti e le rinomate vetture **Isotta Fraschini**, facendole provare e illustrandone i pregi. **Felice** aveva 22 anni e la sua passione per il mondo automobilistico l'aveva completamente rapito.

La mitica "Tipo 8"

Felice Bianchi Anderloni era un buon pilota e partecipò a numerose gare con l'**Isotta Fraschini Tipo 8**, la prima auto con motore 8 cilindri costruita in serie, ma in ossequio allo status della sua famiglia sempre come *gentleman driver* in competizioni a loro dedicate, esperien-



Felice Bianchi Anderloni, il fondatore della Carrozzeria Touring con l'amico Gaetano Ponzoni, al volante della sua Peugeot 5CV nel 1925. Di fianco ancora Bianchi Anderloni alla fine di una gara alla fine del 1925. Da notare l'espressione provata e se confrontata con quella di fianco fa capire la fatica sopportata durante la competizione.



Futuro predestinato

Abbiamo visto come fosse effervescente l'esordiente mercato automobilistico agli inizi del Novecento, per questo motivo un giovane dell'alta borghesia non poteva che rimanerne affascinato, complice poi il destino che lo ha coinvolto ancor di più in queste faccende a quattro ruote. In sintesi questo è l'inizio della storia di **Felice Bianchi Anderloni**, nato il 28 aprile 1882, e laureato in Giurisprudenza per assecondare i voleri della propria famiglia, che però non poteva immaginare che le sue tre sorelle, nel

za che però gli consentì di approfondire la conoscenza meccanica e affinare una particolare sensibilità sulla tematica dell'importanza della carrozzeria legata alle prestazioni. Carrozzeria che in quegli anni era fissata al telaio e non sempre, anzi quasi mai, pensata in funzione delle performance della vettura. **Felice Bianchi Anderloni** sperimentò sui campi di gara la difficoltà nel far curvare l'imponente **Isotta Fraschini** nei ripidi tornanti, tanto che apportò delle modifiche alla carrozzeria diminuendo le dimensioni dei parafranghi per renderla più snella. Scelta



Le maestranze della Carrozzeria Touring in occasione dell'inaugurazione del Lagliardetto 11-5-1930

Correva il 1930 e ormai la Carrozzeria Touring era una azienda consolidata, lo testimonia la fotografia di gruppo della forza lavoro con il nuovo marchio aziendale.

vincente e confermata quando in gara si trovò alla guida di una piccola **Peugeot 5 CV**, la sua maneggevolezza gli fece conquistare per due volte la **Coppa delle Alpi**, anche se la prima volta nel 1922 ancora con l'**Isotta Fraschini**, mentre la seconda volta nel 1925 con la **Peugeot 5 CV**. Questo passaggio di marca era dovuto al fatto che nel 1920 la maggioranza delle azioni della **Isotta Fraschini** furono vendute alla **Società Commerciale Peugeot Italia** appartenente al gruppo **Cella**, che all'epoca del passaggio di proprietà risultava anche il maggior azionista dell'**Isotta Fraschini**. Concluso il periodo sportivo nel 1926, a 44 anni, volle mettere in pratica quello che aveva acquisito sui campi di gara, famoso divenne il suo motto: "il peso è il nemico, la resistenza dell'aria è l'ostacolo". Questa linea guida condizionerà le scelte della futura **Carrozzeria Touring**. Insieme all'amico di sempre, l'avvocato **Gaetano Ponzoni**, rileva la carrozzeria milanese **Falco** di proprietà di **Vittorio Ascari** (fratello del pilota **Antonio**,

il campione dell'**Alfa Romeo**. *Ndr.*) con sede in via Ludovico di Breme 11, zona limitrofa alla fabbrica del Portello dell'**Alfa Romeo** e **Citroën Italiana**, oltre a quella della **Isotta Fraschini** in via Monte Rosa, una vicinanza che si dimostrò azzeccata perché in poco tempo il flusso di lavoro fra le varie aziende si consolidò sempre di più.

La torre del Castello Sforzesco

La città di Milano in qualche maniera è stata sempre ben presente in campo automobilistico: per l'**Alfa Ro-**



Sopra, Felice Bianchi Anderloni, a sinistra, festeggia la vittoria di una sua vettura al 6° Rally Milano-Sanremo nel 1931. Al centro della foto Ettore Crepaldi dell'A.C. Milano e a destra Gaetano Ponzoni. Di fianco, anche nello studio del logo nulla è lasciato al caso: da notare nei riccioli lo spazio per le viti di fissaggio.



meo il cui marchio conteneva il **Biscione Visconteo** e la croce rossa su fondo bianco simbolo della città meneghina, mentre per la neonata **Carrozzeria Touring** la scelta ricadde sul torrione sud/ovest del Castello Sforzesco di Milano che sovrastava un nastro su cui campeggiavano le scritte "Carrozz" e "Touring", infine, una "T" al centro e la scritta "Milano" nella parte bassa. Dopo aver disegnato uno stemma così importante l'impresa di **Bianchi**

Anderloni e Ponzoni prese il via, primi clienti la **Isotta Fraschini** e l'**Alfa Romeo**, ma si deve all'abilità e alle conoscenze di **Bianchi Anderloni** – **Gaetano Ponzoni** si dedicò dell'amministrazione – che gli affari decollarono. In quel periodo storico le aziende produttrici di automobili costruivano il motore, il telaio e le altre parti meccaniche ma la carrozzeria veniva affidata all'esterno e ogni vettura era quasi un pezzo unico perché l'acquirente aveva sempre delle richieste particolari sulla finitura. Però ottenere i telai da "vestire" non era impresa facile, infatti, chi produceva le "basi" selezionava accuratamente i carrozzieri perché il buon nome dell'azienda fornitrice non poteva essere messo a rischio da un lavoro mal fatto. Se poi aggiungiamo che il buon nome voleva dire **Isotta Fraschini** e **Alfa Romeo**, che potevano vantare

*A destra, lo stand dell'Alfa Romeo al Salone dell'automobile di Milano del 1932. La vettura in primo piano è una **Touring 8C 2300** con carrozzeria spider "Mille Miglia" vincitrice assoluta della gara.*

Il brevetto Weymann

Sin dagli inizi della sua impresa, **Felice Bianchi Anderloni**, fedele alla sua idea per la ricerca della leggerezza, acquistò la licenza per utilizzare il brevetto **Weymann** che consisteva nell'applicare a una intelaiatura in legno una sorta di tessuto impregnato chiamato pegamoide, una tecnologia derivata dalla progettazione aeronautica dell'epoca. Ma questo brevetto non soddisfaceva pienamente **Bianchi Anderloni** perché non gli consentiva di creare forme particolarmente



*La 8C 2300 "Coupé spider aerodinamico" fu esposta al Salone dell'automobile di Milano nel 1933. Da notare le iscrizioni nella foto scritte di pugno da **Felice Bianchi Anderloni** per migliorarne la linea.*



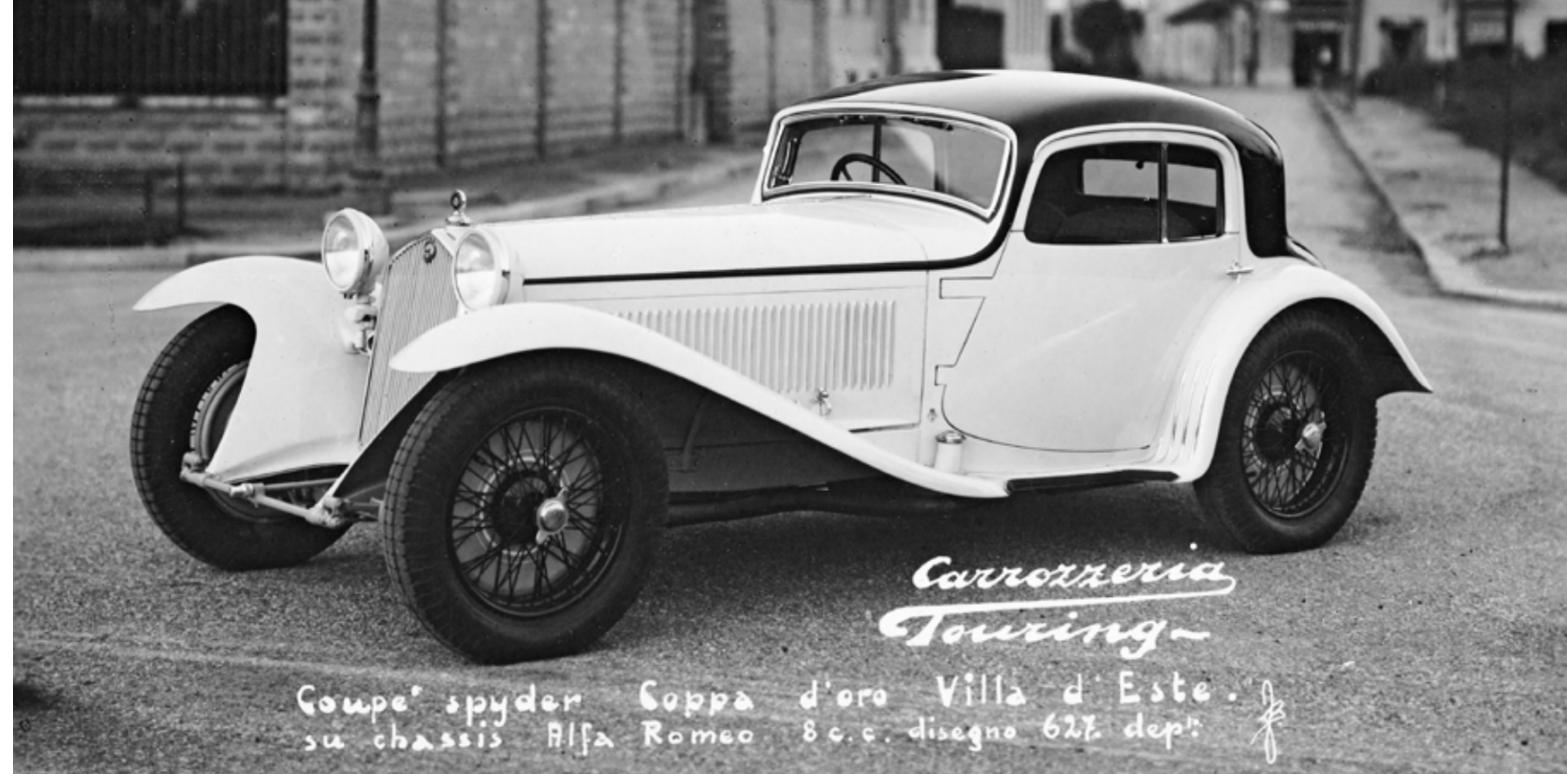
motivo della forma del parafrangente posteriore

eseguire retina in tinta serica.

- abbassare i fari
- cerniere interne invisibili
- ingrandire tutto quello che si può la porta all'indietro

una clientela altolocata, ecco che i buoni uffici di **Bianchi Anderloni** servirono per superare questo scoglio, anche economico, per molti piccoli carrozzieri insuperabile, e ottenere i telai da "vestire". L'approccio moderno di **Bianchi Anderloni** nel comunicare la propria attività fu vincente, complice la qualità della propria produzione, fece sviluppare la **Carrozzeria** e nel giro di pochi anni portò i dipendenti, nel 1931, a oltre duecento in uno stabilimento di 4500 metri quadri.

elaborate, i materiali usati erano limitativi rispetto ai suoi desideri di designer. Finalmente, nella metà degli Anni '30, la svolta con il sistema "**Superleggera**". In sostanza per mezzo di leggeri tubi d'acciaio di vario diametro in **Touring** si costruiva la forma della scocca che poi si univa al telaio della vettura. Questa struttura veniva poi rivestita con sottili pannelli in alluminio con un particolare sistema di fissaggio, perché acciaio e alluminio non si possono saldare insieme, quindi **Bianchi Anderloni** brevettò un suo sistema artigianale che



consentiva l'unione fra i due metalli saldando le sottili lastre di alluminio e poi aggraffandole ai tubi di acciaio, con interposizione di tamponi di feltro per evitare l'insorgere di correnti galvaniche. Fu l'inizio dell'evoluzione della specie.

I primi anni

I premi che la **Carrozzeria Touring** faceva incetta nei concorsi di bellezza erano un doveroso riconoscimento al lavoro di "designer" di **Felice Bianchi Anderloni**, due su tutti quello attribuito all'**Isotta Fraschini** "**Flying**

Su telaio Alfa Romeo 8C 2300 la Coupé spider fu realizzata, nel 1932, in soli due esemplari. Sotto, la dimostrazione che il telaio con brevetto Superleggera era veramente un "peso piuma". Di fianco, le maestranze altamente qualificate del reparto lastratura dello stabilimento di via Ludovico de Breme, erano in grado di realizzare le parti della carrozzeria usando solo dei magli meccanici e la loro abilità di battilastra.



Star", bianca, aggressiva ma elegantissima, presentata a Villa d'Este il 13 settembre del 1931, oppure alla **Coupé Spider** su telaio **8C** vincitrice della **Coppa d'Oro** di Villa d'Este e del **Gran Premio d'Eccellenza** del 1932 a Villa Olmo, che incantò i giurati con il suo padiglione basso e arretrato e la verniciatura bicolore crema e blu notte. Ormai il marchio **Carrozzeria Touring** era diventato sinonimo di qualità e bellezza al punto che l'alta borghesia di quegli anni desiderava una loro creazione, complice anche la no-

torietà data da **Gabriele d'Annunzio** che battezzò la sua **Alfa Romeo 6C 2300 T** con il nome inquietante di **Soffio di Satana**, era il 1934. La moda di dare un nome alle creazioni della **Carrozzeria Touring** motorizzate dalle più importanti case automobilistiche di quel periodo era in linea con lo spirito dannunziano dell'epoca, oltre a **Soffio di Satana** si ricordano: **MiGnon**, **Lictoria Sex**, **Tip Top**, **Fugientem incurro diem**, **Velucissem Curro**, **Coppa del Diavolo**, **Freccia di Belzebù**.

Fu chiamata "Freccia di Belzebù" questa realizzazione della Carrozzeria Touring su telaio Alfa Romeo 6C 2300. Una berlina a due porte dalla linea molto moderna, era il 1933.



Granturismo: berlina sportiva di lusso

Bianchi Anderloni aveva capito in anticipo, rispetto ad altri, che le vecchie **Torpedo** che avevano dominato la scena nei decenni precedenti ormai erano destinate all'oblio, così con una determinazione esemplare mise a frutto il suo brevetto "**Superleggera**" per realizzare delle vetture con l'abitacolo molto arretrato il frontale lungo e slanciato il tutto condito da forme innovative ed eleganti, grazie al suo innovativo sistema di costruzione della carrozzeria che rivoluzionava il modo di realizzarle. Fu così che a partire dalla seconda metà degli Anni '30 alla **Carrozzeria Touring** il designer (**Bianchi Anderloni**) si trovò con una libertà d'azione mai pensata prima. I pensieri di chi disegnava la linea della macchina venivano poi resi realtà grazie al telaio in tubi d'acciaio, preventivamente sagomati e poi saldati, che ne ricalcavano fedelmente la forma alla quale, successivamente, veniva applicata la leggera "pelle" in alluminio sagomata con maestria dai battilastra della **Touring** sull'ossatura in tubi. Alluminio che differiva nella composizione per adeguarsi ai compiti più o meno gravosi, oppure estetici, che doveva sostenere. A completamento di questa ricerca del minor peso contribuì la scoperta di un altro materiale moderno, il "plexiglas". Finalmente l'obiettivo racchiuso nel motto di **Bianchi Anderloni**, "*il peso è il nemico, la resistenza dell'aria è l'ostacolo*", era stato raggiunto. Di questo traguardo ne approfittarono le case costruttrici dell'epoca perché la combinazione unica di eleganza ed efficienza sportiva offerta dalla "**Superleggera**" consentì alle case automo-

bilistiche, le cui vetture da competizione erano dotate di quelle carrozzerie, di vincere le principali gare su strada dell'epoca. La prima e più bella realizzazione con la tecnica "**Superleggera**" fu sicuramente l'**Alfa Romeo tipo 8C 2900 B lungo**, presentata nel 1937 al **Salone di Milano** era una Granturismo che sotto la sua pelle di alluminio nascondeva una vera e propria auto da corsa tanto che vinse le maggiori gare su strada per un decennio. L'attività della **Carrozzeria Touring** proseguì negli anni carrozzando le più belle auto dell'epoca... e non solo **Alfa Romeo**.

Qui sotto, il celebre modello denominato "Soffio di Satana" ben riassume lo spirito mefistofelico della ricerca aerodinamica dominante negli Anni '30.

Il periodo bellico

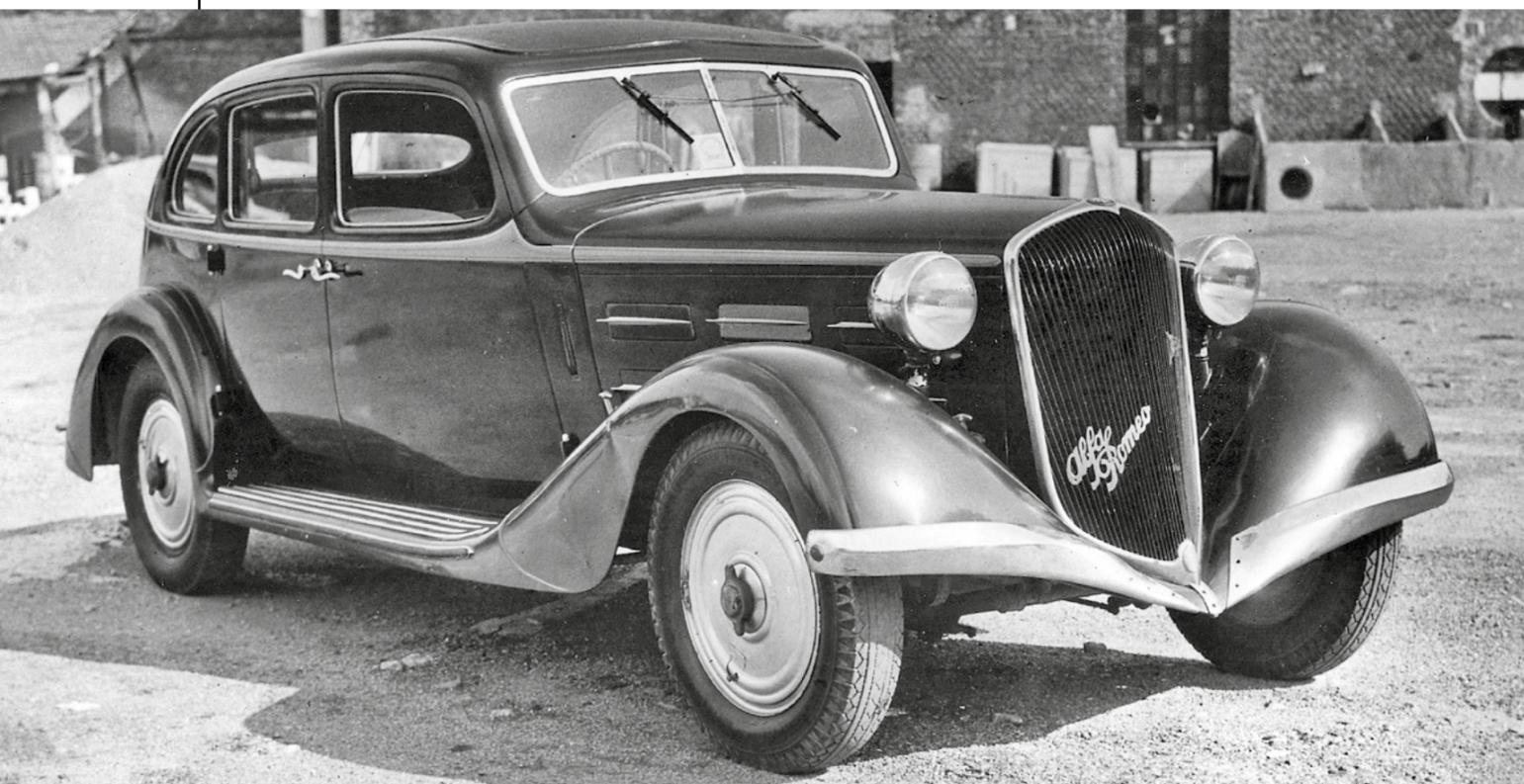
La follia della guerra coinvolse anche la **Carrozzeria Touring** che convertì parte della sua attività a favore del settore aeronautico, forte della tecnologia **Superleggera** e della sua manodopera con esperienze pregresse in quel settore. Queste eccellenze le consentirono di sopravvivere anche in quel tormentato periodo, anzi di più, la sua produzione soddisfò gli alti gradi della **Regia Aeronautica Militare** tanto che allo scudetto **Touring** con la coro-

na furono aggiunte le ali, attribuite direttamente dall'**Aeronautica**. Il nuovo stemma della **Carrozzeria Touring** venne depositato alla fine del 1941, anche se, nello stesso anno per compiacere il Regime, la carrozzeria cambiò ufficialmente nome in **Turinga**. Si deve aspettare fino al 1946 per ritornare al nome originale, che nel 1955 sarà aggiornato con l'inserimento del logo **Superleggera**, *restyling* definitivo che sarà mantenuto

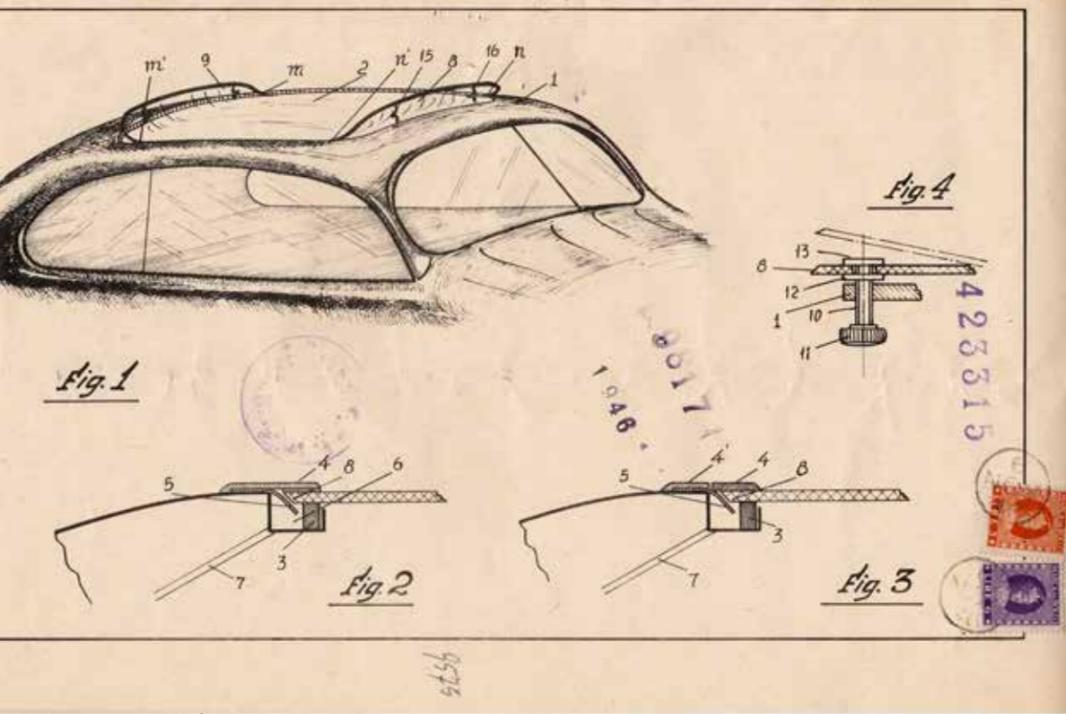


Il massimo dell'esclusività: il telaio dell'Alfa Romeo 8C 2900 B Lungo carrozzato Touring Superleggera. Questo modello fu prodotto in soli 10 esemplari.

Il suo lungo cofano era una scelta obbligata per ospitare l'ingombrante motore 8 cilindri della Casa del Portello. Sotto, Pinin Farina e Felice Bianchi Anderloni in una delle ultime immagini prima della scomparsa del fondatore della Carrozzeria Touring. Il logo della Carrozzeria Touring durante il periodo bellico... ha messo le ali, grazie al suo contributo nella fornitura alla Regia Aeronautica Militare.



quasi fino alla fine della produzione. Subito dopo la **Seconda Guerra Mondiale** la vettura di punta dell'**Alfa Romeo** era ancora la vecchia **6C 2500** (nata nel 1939. *Ndr*) che la **Carrozzeria Touring** riuscì a declinare per la **Casa del Portello** in molti modelli, con all'apice la bellissima **6C 2500 SS Villa d'Este** del 1949 opera di **Carlo Felice Bianchi Anderloni**, il figlio del fondatore scomparso improvvisamente l'anno prima per un attacco di cuore.



A sinistra il disegno del brevetto Aerlux, depositato da Felice Bianchi Anderloni nel 1946. Sopra, l'applicazione del brevetto Aerlux che donava aria e luminosità a tutto l'abitacolo.



Carlo Felice Bianchi Anderloni fotografato mentre osserva il modellino dell'Alfa Romeo 6C 3000 che non venne mai messa in produzione, ma servì da base per la futura 1900 Sprint. Sotto, l'ultima evoluzione del marchio introdotta nel 1960 e uno scorcio del reparto assemblaggio scocche nella nuova fabbrica di Nova Milanese.

Evoluzione non rivoluzione

Nato il 7 aprile 1916, **Carlo Felice Bianchi Anderloni** si trovò al comando della **Carrozzeria Touring** all'età di 32 anni e con l'aiuto di un giovane disegnatore stilista continuò la tradizione di famiglia, anche se la figura rassicurante dell'avvocato **Gaetano Ponzoni** vecchio socio del padre garantiva la continuità aziendale, anche in presenza di un'evoluzione tecnica dovuta al cambio di sistema produttivo delle aziende loro clienti: la catena di montaggio con la carrozzeria portante. Senza contare che anche nella **Casa del Portello** i cambiamenti furono epocali, infatti, nel 1948 venne costituita la **Finmeccanica**, la Finanziaria dell'**IRI** che controllava le aziende meccaniche del gruppo, di cui faceva parte l'**Alfa Romeo**. E cambiarono anche i dirigenti e fra i nuovi ne spiccò uno in particolare che poi segnerà una fase storica: **Giuseppe Luraghi**. Nonostante tutto la qualità delle creazioni

Touring riuscì a superare anche questo scoglio, infatti, nel 1951 debuttò l'**Alfa Romeo 1900 C**, altro capolavoro della **Carrozzeria** meneghina. Della 1900 si avvicendarono diverse versioni **Coupé Sprint** e **Super Sprint** fino all'eliminazione da parte della **Casa del Biscione** dai listini nel 1957. La **Touring**, come sempre alla ricerca di nuove idee e nuove linee, sfornò vetture in continuazione, così negli anni successivi la sua firma la si ritrova su due nuovi modelli **Alfa Romeo**: la **2000** e la **2600** nelle versioni spider. Tutto bene? No, perché in quel periodo confidando nelle promesse di diversi produttori (compresa l'**Alfa Romeo**) nell'affidare importanti commesse per gli anni a venire, **Bianchi Anderloni** decise di trasferire la vecchia sede dell'azienda da via De Breme nel nuovo stabilimento di Nova Milanese, era il 1961, anche il marchio storico della **Carrozzeria** si aggiorna e inserisce la dicitura "**Superleggera**". Il nuovo stabilimento di Nova



Ecco quello che si può considerare il capolavoro di Carlo Felice Bianchi Anderloni, il coupé Villa d'Este del 1949, basato sul vecchio telaio Alfa Romeo 2500 SS. Questa macchina è anche uno dei primi lavori autonomi di Carlo Felice che nell'estate precedente aveva perso la guida del padre.

Milanese entrò in funzione all'inizio del 1962 ed era ben altra cosa rispetto alla sede milanese: spiccavano in particolare la modernissima linea di verniciatura semiautomatica e l'ampio e luminoso reparto dell'allestimento finale delle vetture. Il rovescio della medaglia, a causa della tecnologia della scocca portante, fu l'abbandono del sistema **Superleggera** per la produzione delle vetture della **Casa del Portello** per motivi economici dopo uno o due prototipi della **2000 Spider** (1958) per ridurre i costi di produzione, e quindi di vendita, l'**Alfa Romeo** pretese che la serie definitiva fosse in lamierato d'acciaio, la stessa cosa avvenne per la successiva **Alfa Romeo 2600 Spider**. Fu allora che, a partire dalla **2000 Spider**, venne eliminato il fregio **Superleggera** sul cofano della vettura così come sullo stemma. Scelta da parte della dirigenza della **Casa del Biscione** discutibile, perché il sistema **Superleggera** continuò a trovare impiego presso altri costruttori di vetture di alta gamma come: **Maserati 3500 GT**, **Lancia Flaminia GT**, **GTL** e **Convertibile**, **Aston Martin DB4-5-6** (costruite poi in Inghilterra su licenza e con il sistema **Superleggera**), **Lamborghini 350** e **400 GT**, **Sunbeam Venezia** (1963) **Aston Martin DBS** e **Lamborghini 4000 GT Flying Star II**.





Nel 1957, al Salone di Torino, fu presentata la vettura che raggiunse i più alti volumi di produzione per la Carrozzeria Touring: la 2000 Spider.



di Ginevra del 1965 ottenendo un buon successo, anche superiore a quanto sperato. Tuttavia, la commessa iniziale di mille vetture, anche a seguito di gravi dissapori sorti fra alcuni dirigenti tecnici dell'**Alfa** e i titolari della **Touring**, si ridusse a poco più di 600 unità prodotte entro la fine del 1966, inoltre, le varie promesse di nuove vetture del **Biscione**, motivo scatenante per il trasloco da Milano a Nova Milanese si sciolsero come neve al sole. Con quella congiuntura sfavorevole il primo gennaio del 1967 la storica **Carrozzeria Touring** cessò ogni attività e fu liquidata. Il resto è storia, o meglio, quel poco che **Carlo Felice Bianchi Anderloni** ha salvato dal rogo dell'archivio della **Touring** appiccato nel cortile dai nuovi proprietari dell'immobile che volevano avere gli spazi liberi al più presto, e che grazie alla disponibilità del figlio ing. **Giovanni**, che ancora oggi custodisce i ricordi del nonno e del papà, abbiamo potuto pubblicare. ■

Una vista dall'alto della Spider nella versione con il motore aumentato a 2600 cc. Mentre in questa foto l'ultima creazione della Carrozzeria Touring per l'Alfa Romeo, la Giulia GTC, ne furono prodotte solo 610 unità, era il 1966.



Accordi non rispettati e un po' di sfortuna

Con il nuovo stabilimento di Nova Milanese la produzione della **Carrozzeria Touring** poteva finalmente fare il salto di qualità, in termini di valori assoluti, purtroppo la cattiva sorte si mise di mezzo. Con i nuovi impianti pronti, alla fine del 1962, arrivò l'importante accordo con il **Gruppo Rootes** per la produzione in serie della **Hilman Superminx** (che nel frattempo aveva vinto il concorso per il **Taxi Europeo**) e per lo studio di una nuova vettura coupé 4 posti su telaio **Sunbeam 1600**, la **Venezia**. Purtroppo, tale collaborazione che avrebbe potuto dare vita a una realtà industriale di notevole spessore, era destinata a interrompersi fin dalla fine del 1963, quando alla

morte di **Lord Rootes**, grande sostenitore dell'accordo con l'azienda di Nova Milanese, una grave crisi finanziaria investì il **Gruppo Rootes**, che venne acquisito dal **Gruppo Chrysler**. Dall'Inghilterra cessò di colpo il flusso dei componenti meccanici delle vetture verso lo stabilimento di Nova Milanese interrompendo la produzione e facendo decadere i contratti in corso. Anche altre commesse vennero a mancare anche a causa del clima di tensione sindacale di quegli anni, ma il colpo di grazia arrivò, purtroppo, proprio dall'**Alfa Romeo**. Anche se **Bianchi Anderloni** riuscì a far accettare all'**Alfa Romeo** il progetto per la **GTC**, la versione **Cabriolet** della **Giulia GT** carrozzata da **Bertone** facendo presentare la vettura al **Salone**



L'orgoglio di vedere i propri lavori esposti in un museo. I due modelli esposti al Museo Storico Alfa Romeo sono la 8C 2900 B Lungo Berlinetta Aerodinamica Le Mans, mentre alle spalle di Carlo Felice Bianchi Anderloni la versione 8C 2900 B Lungo Berlinetta.