

CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI L'UOMO E L'OPERA

Tavola Rotonda con *Giovanni Bianchi Anderloni, Vittorio Fano,
Francesco Gandolfi, Lorenzo Ramaciotti, Aldo Rizzi*

Introduzione di *Nino Balestra*

Coordinatore *Lorenzo Boscarelli*

8 maggio 2004, Museo Luigi Bonfanti - VIMAR, Romano d'Ezzelino

NINO BALESTRA

Porgo il benvenuto a tutti i presenti, a nome dell'intero Consiglio Direttivo, lieto che il Museo dedicato alla memoria di Luigi Bonfanti accolga ancora una volta l'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile per un incontro culturale.

Da parecchio tempo cullavamo l'idea di una bella rassegna sulla Carrozzeria Touring, forse quella con i maggiori contenuti artistici fra le grandi firme italiane del settore.

Si voleva anche rendere omaggio all'ingegner Carlo Felice Bianchi Anderloni, socio onorario del nostro Museo e carissimo amico. Purtroppo scadenze improrogabili, come il 50° anniversario di Tazio Nuvolari e il Centenario del Volo, ci hanno obbligato ad arrivare alla primavera del 2004.

Non siamo giunti in tempo. Carlo Felice Bianchi Anderloni se ne è andato prima, portandosi via per sempre il suo sorriso gentile, la sua estrema disponibilità, la grande competenza e signorilità, lasciandoci solo uno struggente ricordo.

Ecco allora che questo impegno si è fatto ancor più doveroso, ed abbiamo varato lo scorso 10 aprile " I Gioielli della Touring" sottolineandone la valenza artistica accostando a queste splendide automobili una selezione di opere d'arte. Una scelta non solo legittima, ma anche obbligatoria, trattandosi di creazioni Touring.

In circa quarant'anni di attività, le vetture uscite dal grande talento dei Bianchi Anderloni spesso hanno raggiunto lo stato dell'arte per innovazione, bellezza plastica e affascinante armonia di insieme. Questo nostro lavoro è anche un modo per dire: grazie Ingegnere, per tutte le belle automobili che ci hai donato!

LORENZO BOScareLLI

Oggi avremo interventi orientati all'analisi stilistica delle realizzazioni della Carrozzeria Touring, e di conseguenza dell'opera dell'ingegner Bianchi Anderloni, e altri che ci proporranno un ricordo della persona. Questo ci sta particolarmente a cuore perché la persona ha lasciato in tutti coloro che l'hanno conosciuta un ricordo profondo, direi indelebile, per il tratto umano, per la simpatia, per la cortesia e per la classe nell'interpretare i temi dell'estetica, non solo quelli automobilistici.

L'architetto **Ermanno Cressoni**, che è stato responsabile del Centro Stile dell'Alfa Romeo nel periodo in cui l'ingegner Bianchi Anderloni ne è stato consulente, purtroppo non ha potuto essere oggi presente perché ricoverato in ospedale. Ci auguriamo di avere più avanti il testo della comunicazione

dell'architetto Cressoni. Ora diamo inizio agli interventi con Vittorio Fano che è stato amico fraterno dell'ingegner Anderloni per tanti anni e che ci darà una immagine di vita vissuta insieme.

VITTORIO FANO

Il 7 agosto 2003, Cici Bianchi Anderloni ci ha lasciati, in modo discreto e silenzioso, per non disturbare troppo. Così aveva voluto, e si era raccomandato presso la moglie e presso l'amico Aldo di avvertire della sua dipartita solo pochissime persone, in quei giorni di caldo eccezionale, pericoloso per gli amici suoi coetanei.

Coloro che hanno saputo la notizia l'hanno commentata tutti nello stesso modo, con le stesse espressioni. Più che il geniale designer, il creatore di automobili opere d'arte, hanno ricordato l'uomo squisito, modesto, sempre gentile, sempre affabile, sempre disponibile.

Per queste sue doti, sommate a un ottimo gusto e ad una profonda conoscenza delle auto storiche per averle disegnate e costruite per molti anni, tutta la vita, per la Carrozzeria Touring Superleggera, era preferito dagli organizzatori di concorsi di eleganza e di restauro. La sua imparzialità, il suo senso di giustizia erano garanzia di serietà per i partecipanti ai concorsi e ai numerosi raduni. Inoltre egli sapeva esprimere i suoi giudizi con tale garbo e cortesia che tutti li accettavano con rispetto.

Ho avuto il privilegio di conoscerlo abbastanza bene nel corso di molti anni, avendo in comune una genuina inossidabile passione per la storia dell'automobile e per le auto d'epoca o storiche che dir si voglia. Per questo non voglio parlare delle auto da lui disegnate, argomento migliaia di volte affrontato in superficie e in profondità, che lascio volentieri a commentatori più esperti e tecnicamente più preparati di me.

Vorrei ricordare "Cici" (tutti lo chiamavano così, familiarmente) come mio amico "fraterno". Racconterò con molta semplicità e candore alcuni episodi che abbiamo vissuto insieme. Sarà una angolazione particolare, personale, che forse non interesserà, ma forse permetterà ad alcuni lettori di scoprire qualche cosa in più del nostro amico ora scomparso.

Un sabato di molti anni fa, probabilmente il 1938, una Lancia Astura coupé si fermò davanti a casa mia a Milano. Vista dal balcone era bellissima, in due tonalità di blu, da togliere il fiato. Il cofano lunghissimo e slanciato faceva sembrare piccolo l'abitacolo, ma quando mio padre ed io ci accomodammo a bordo, insieme all'avvocato Felice Bianchi Anderloni, e ai suoi figli Carlo e Antonio, ci accorgemmo che c'era posto per sei persone in due file di tre passeggeri.

Mio padre era avvocato, collega di Bianchi Anderloni, che fra l'altro abitava a due passi da casa nostra. Io l'avevo pregato di chiedere al suo amico la possibilità di visitare la "Carrozzeria Touring" sita in via Ludovico de Breme, in zona Sempione, il quartiere automobilistico di Milano. Visitammo la fabbrica con la guida dell'avvocato: era il periodo di costruzione delle carrozzerie per la Lancia Aprilia, e questo permette di datare l'incontro con una certa approssimazione.

Quello fu per me l'inizio dell'amicizia con Cici, maggiore di me, e con Antonio, che era un po' più giovane, non particolarmente interessato alle automobili, invece appassionato alla musica sinfonica, che in casa sua si ascoltava in assoluto silenzio e raccoglimento. Nel corso di quella prima visita e in quelle che si succedettero, dati i rapporti cordiali che subito si realizzarono fra di noi, ebbi modo di cominciare a capire come si disegna e si

costruisce una carrozzeria, in modo molto innovativo.

Ci ritrovammo poi di frequente, in occasione di manifestazioni automobilistiche. Saloni, mostre, competizioni, compresa quella di Grand Prix, effettuata al Parco di Milano, alla quale era presente anche l'Avvocato, appollaiato sul suo fedele bastone da campeggio. L'amicizia con Cici si fece di mano in mano più profonda e si allargò alle rispettive mogli e spesso anche ad Antonio.

Citerò i due eventi più significativi della nostra amicizia: il viaggio in California e la visita in Australia. Nel 1989 un club ferrarista statunitense invitò Cici e signora in California nell'agosto, per festeggiare i 40 anni della Ferrari "Barchetta" 166, in coincidenza con il concorso di eleganza e restauro di Pebble Beach e le corse di Laguna Seca, una manifestazione numero uno al mondo, nel suo genere.

Ci mettemmo subito d'accordo: io e mia moglie li avremmo accompagnati: ero ufficialmente accreditato come inviato de "La Manovella e Ruote a Raggi" di Giorgio Nada. Passammo insieme la settimana della manifestazione, entusiasmante, alla quale aggiungemmo un'ulteriore settimana da turisti in California.

Se l'accordo iniziale, graditissimo anche ai nostri compagni, fu ottimo, quello durante il viaggio fu addirittura perfetto.

Partimmo insieme da Zurigo in data 13 agosto 1989, atterrammo - dopo una sosta forzata a Boston - all'aeroporto di San Francisco, dove ci aspettava una Dodge Dynasty a noleggio, raggiungemmo il gruppo americano a Yountville, la valle dei vigneti, "Far niente Winery", rallegrati da una manifestazione di aerostati colorati, e la mattina successiva partimmo in comitiva con le sei Barchette (una veniva dal Giappone) e i loro equipaggi.

A questo punto ricordiamo ai non esperti di automobili, che la Ferrari "Barchetta", venne così battezzata al suo apparire da Giovanni Canestrini, colpito dalla sua forma. Fu la prima progettazione, il primo design di Cici, seguito alla morte del padre nel 1948; la prova del fuoco per Cici, con enorme sua preoccupazione. Un successo avrebbe siglato la sua autorevolezza nel seguire le orme paterne. Un insuccesso ... Ma fu un clamoroso successo: una delle auto più eccitanti della storia, che addirittura battezzò tutta una categoria di spider sport "barchetta".

La nostra piccola comitiva passò dalla famosa scuola di pilotaggio di Bob Bondurant a Sears Point, poi si mise sulla 101, Golden Gate, San Francisco, Trans America Pyramid, tramway cable-car, infine arrivò a Monterey. La visita di Carmel fu riposante e un po' fuori del mondo, con apparizioni di Chrysler Twenty, Chevrolet Corvette, un'elegante Stutz Bearcat nella versione revival di Virgil Exner, una rara Buccioli con tanto di aquila di Lalique sul radiatore, e via di questo insolito ed entusiasmante passo, per Cici e per me che ci caricavamo a vicenda. E' facile immaginare l'emozione di vivere questa esperienza in compagnia di un amico particolarmente sensibile ed esperto come lui.

Noi passavamo da un club all'altro, da una associazione all'altra, in un tripudio di festeggiamenti a "Carlo" che doveva ripetere ogni volta la sua storia, evidentemente commosso, imbarazzato, ma felice.

Il "Concours" di Pebble Beach fu veramente eccezionale, all'altezza della fama, con le auto storiche largamente "over-restaured" scintillanti di cromature e con la vernice tirata a lucido. Ogni singola automobile presentata al concorso era eccezionale, e richiedeva un accurato controllo da

parte dei severissimi esaminatori. Le corse di velocità sul percorso di Laguna Seca furono svolte con un ordine e una disciplina addirittura teutonici, con nostra sorpresa.

Dopo questa ubriacatura di automobili e di continui osanna per il nostro Cici, ci dedicammo alla nostra settimana di turisti. Pacheco Pass, Yosemite National Park, le gigantesche sequoie, il deserto Mojave, il deserto della morte, Zabrisky Point, (dove il vento fortissimo ci strappò una carta geografica, recuperata con l'inseguimento follemente romantico del Cici), Dante's View, e la sua impressione di immensità, le dune solidificate, il lago di borace. Eccoci a Los Angeles, Poi Disneyland e San Diego. E il ritorno a casa.

Una seconda esperienza con Cici, meno spettacolare, anzi decisamente professionale, l'ho vissuta nell'autunno 1993 in Australia, a Melbourne, in occasione di uno dei grandi Rallye organizzati annualmente dall'Australian Lancia Register. Tutti gli anni questo attivissimo registro invita un italiano che si è reso in qualche modo attivo nei riguardi della Casa torinese. Quella volta pensarono a Cici e lo invitarono, e anche questa volta lo accompagnai, come giornalista, ovviamente a mie spese. Passammo due settimane a respirare Lancia, a visitare lancisti, a visitare un "atelier" dopo l'altro, attrezzatissime officine private, alternando restauratori e collezionisti. I loro raduni sono semplicissimi, fra amici, senza cene di gala e soggiorni in hotel cinque stelle. I loro concetti sul restauro sono molto personali, che difficilmente un italiano accetterebbe, ma che gli australiani mettevano in pratica (e verosimilmente continuano a fare) con convinzione e gioia.

Queste settimane, californiana e australiana, passate insieme a Cici, mi hanno permesso di conoscerlo bene in moltissimi frangenti, in conversazioni, in scambi di opinioni. Per questo posso parlare della sua sensibilità, della sua gentilezza d'animo, della sua conoscenza specifica del design.

Talvolta si sente dire che la scomparsa di qualcuno ha lasciato un vuoto incolmabile. Questa volta è proprio così: dobbiamo rassegnarci: non avremo un secondo Cici.

LORENZO BOSCARELLI

Grazie, Vittorio, per averci dato un'immagine del sentimento che vi legava, un risvolto di vita vissuta. Ora Aldo Rizzi ci illustrerà la sua esperienza con l'ingegner Bianchi Anderloni e la Touring. Aldo Rizzi ne è stato il principale collaboratore negli anni Sessanta, ed è quindi un testimone preziosissimo di come l'ingegner Bianchi Anderloni si comportasse come imprenditore e uomo d'azienda, non solo come stilista e come amico.

ALDO RIZZI

Entrai in contatto con la Touring all'inizio del 1961. Allora operavo come professionista esperto di amministrazione; avevo lavorato dal '50 al '59 come contabile in un'azienda metalmeccanica di Lecco, che lasciai per affrontare l'avventura professionale. Seguivo aziende del settore metalmeccanico, avviando i sistemi di contabilità che erano in uso allora. In quegli anni si cominciava a parlare di valore aggiunto, così come delle nuove tecniche di gestione economica delle aziende, insieme all'ordinaria contabilità amministrativa e fiscale. La Touring Superleggera, la Carrozzeria Touring, all'epoca era seguita da un commercialista di Milano, con studio in via De

Amicis 57, dove peraltro era la sede legale della carrozzeria Touring, il dottor Giovanni Armao.

Questo professionista un giorno mi disse: "Lei dovrebbe interessarsi della Carrozzeria Touring, che sta crescendo, sta per organizzarsi, sta per costruire il nuovo stabilimento a Nova Milanese". In quella occasione conobbi l'avvocato Ponzoni e l'ingegner Bianchi Anderloni; peraltro emerse che l'ingegner Bianchi abitava a Eupilio, a 3 km. da Erba, dove risiedevo, quindi tra noi si sviluppò subito un rapporto bellissimo.

Ho cominciato a interessarmi, appunto nel 1961, dei contratti di appalto per la costruzione dello stabilimento e degli impianti tecnologici necessari, secondo le volontà espresse dall'avvocato Ponzoni e dall'ingegner Bianchi. Curavo la parte amministrativa assieme ai progettisti, per la parte muraria l'ingegner Carlo Alberto Monzoni, e per gli impianti tecnologici l'ingegner Rimini, che erano tra i migliori professionisti di Milano.

Un paio di mesi fa, presso lo studio di un amico, che poi è stato liquidatore della Touring e ha ancora dei documenti, ho visto la copia della lettera di assunzione, che, in data primo gennaio '62 aveva predisposto l'avvocato Ponzoni. In origine c'era scritto: Rizzi Aldo, impiegato; l'avvocato Ponzoni aveva cancellato la scritta "impiegato" e ci aveva scritto sopra "dirigente". Entrato allora alla Touring come dirigente, ci sono rimasto fino alla fine. Nel 1962 mi occupai di organizzazione contabile, di organizzazione degli uffici, degli acquisti, della produzione, del personale, finché fui nominato dirigente di stabilimento, alle dirette dipendenze dei titolari, l'avvocato Ponzoni e l'ingegner Bianchi Anderloni.

Lo stabilimento di Nova Milanese era veramente bello, meraviglioso: impianti bellissimi, attrezzature nuove, tutte Bosch, un impianto di verniciatura all'avanguardia, che però purtroppo divenne il punto nevralgico dell'azienda, il suo lato negativo, perché era stato progettato per produrre 80 carrozzerie al giorno. La produzione non arrivò mai a quel livello. Inoltre, se si funzionava a meno della metà delle capacità produttiva l'impianto non era economicamente valido; non solo, era anche un collo di bottiglia che non permetteva di lavorare con una certa tranquillità, perché doveva operare in modo sincronizzato con due catene fisse, una per i fondi e una per le vernici.

La Touring ebbe due anni buoni, il '62 e il '63, anni in cui si pensava di poter risolvere tutti i problemi, di natura finanziaria ed economica. Erano stati investiti due miliardi a fronte di un finanziamento dell'IMI e tante promesse da parte delle banche milanesi. Promesse che sono però venute meno, perché nel '64 è iniziata la crisi del settore, sono cominciati i guai e la produzione, pur qualificata, non era tale da coprire tutte le esigenze economiche dell'azienda. Dal '62 al '64 ho vissuto gli anni più belli della mia vita operativa. Ho lavorato per 42 anni, ma quelli alla Touring sono stati i più belli. Fano ha detto che a Feltre piangevamo tutti. E' vero; io piango ancora, dico la verità, quando penso alla Touring piango ancora, malgrado nell'ultima azienda, la Rinascente, sia rimasto per 26 anni.

I ricordi belli riguardano gli sviluppi del lavoro, per quanto non mi intenda di automobili perché non sono un tecnico, sono un semplice appassionato. Però avevo capito tante cose e vedevo come lavorava Bianchi, come lavorava la Touring: un'azienda fatta di uomini, tutti uniti, uno per l'altro. Le riunioni che Bianchi faceva con il capo officina, i capi reparto, i capi squadra, con gli operai pilota - quando erano state allestite le linee di montaggio

naturalmente erano stati creati anche degli operai pilota – quel gruppo di tecnici fece delle cose bellissime.

Ricordo, ad esempio, che la Fiat negli ultimi due anni, il '65 e il '66, ci aiutò affidandoci una commessa di lastratura e verniciatura delle scocche del furgone 850, per ogni esemplare del quale ci pagava 16 ore, a 1700 Lit/h. L'ingegner Bianchi con i suoi tecnici riuscì a organizzare il lavoro così da produrre la scocca in 11 ore; naturalmente ai nostri operai pagavamo il cottimo, cioè le 16 ore convenute, però in 11 ore usciva la scocca finita. Questo aveva consentito anche una buona organizzazione dei trasporti; due-tre squadre di 4 operai producevano una scocca ogni 2 ore e 30, il che ci consentiva la sera di spedire tre bisarche che andavano a Torino. Calcolavo la produzione con un metodo che avevamo creato io e l'ingegner Bianchi, basato sulla "vettura tipo". A me interessava che la sera uscissero tot "vetture tipo" dalla produzione. La Lancia Flaminia valeva 2,5 punti, l'Alfa 2600 che magari 1,9 punti, la Maserati 3500 GT 3 punti e la scocca della 850 valeva, che so, un ventesimo di punto. Avevamo predisposto delle tabelle con le quali riuscivamo ad avere dei controlli di produzione veramente significativi, decisamente validi.

La Touring era veramente una bella organizzazione. Era stato fatto uno stabilimento fantastico, con un reparto verniciatura tutto piastrellato in bianco, due binari di allestimento lunghi 80 metri, che ospitavano, mi pare, 50 carrelli, per produrre quelle 80 sospirate carrozzerie che si pensava di poter fare, ma non raggiungemmo mai.

Nel '64 la Touring venne ammessa alla procedura di amministrazione controllata. Giudice era il dottor Francesco Saverio Borrelli, che dopo di allora non ho più rivisto, aveva 32 anni, era un appassionato anche lui, avevamo coinvolto anche lui nel cercare di risolvere i problemi dell'azienda. Dalla procedura di amministrazione controllata nella primavera del '65 si passò a quella di concordato preventivo per cessione di beni.

I soci, Ponzoni e Bianchi, avevano messo a disposizione tutto il loro patrimonio, sino all'ultima lira, nell'intento di salvare l'azienda. Purtroppo non fu così, l'azienda a fine '66 chiuse perché ci mancavano 200.000 ore di lavoro, cioè il lavoro per 100 operai, dato che si lavorava mediamente 2000 ore pro-capite.

La Fiat, come ho detto, aveva fatto tanto, ci aveva aiutato, non poteva fare di più, perché a Torino c'erano problemi analoghi ai nostri, e continuava a dirci: "rivolgetevi a Milano, è Milano che vi deve aiutare". Purtroppo Milano non reagì, ma anche l'Alfa Romeo – parlando di Milano è naturale che mi riferisca all'Alfa Romeo – aveva i suoi problemi. Facemmo diversi interventi anche a Roma, mentre era Ministro dell'Industria Andreotti.

Il 10 gennaio '67 rimasi in piedi in uno stanzino di tre metri per tre, tutto a vetri, dalle 9 del mattino alle 17; rimasi in piedi apposta per farmi notare: poi, un bel momento, alle 17 il Signor Ministro è stato obbligato a ricevermi, sennò avrebbe dovuto buttarmi fuori dalla porta di peso. Malgrado questo però non ci fu la possibilità di portare avanti la gestione dell'attività della Touring Superleggera.

Ritornato a casa disponemmo il licenziamento di tutto il personale e vi devo dire che non un dipendente, non uno, rimase senza lavoro perché gli operai della Touring erano talmente qualificati che sono stati assunti (naturalmente avevamo trattato e avevamo negoziato) all'Alfa Romeo di Arese,

all'Autobianchi di Desio, e molti di loro invece hanno avviato una attività di carrozzieri in proprio.

Devo dire che tanti di questi li conosco ancora. Hanno avviato le imprese, oggi magari queste attività sono svolte dai figli, ma sono diventati tutti miliardari. Gente della zona di Nova Milanese, Desio, Seregno, la Bassa Brianza. Così venne chiusa l'attività e purtroppo lo stabilimento venne venduto per meno di un terzo del suo valore. Ci furono poi anni di lotta. Alla fine della primavera del '67 mi avvicinai a un'altra azienda, però ero sempre in diretto contatto con il liquidatore della Touring, il dottor Roberto Bottacchi di Milano, del quale sono amico fraterno ancora oggi. Lui ha fatto di tutto, insieme al commissario, che era l'avvocato De Longhi, deceduto due anni fa, hanno fatto di tutto per non far fallire la Touring Superleggera. Hanno lottato tanto che dopo dieci anni sono riusciti a chiudere la procedura giudiziaria con un concordato preventivo.

Tutto questo perché i due uomini della Touring non meritavano di fallire. Meritavano un alto riconoscimento perché erano due gentiluomini, due grandi imprenditori, avevano dato un grande lustro all'Italia intera. Non sono stati aiutati ... tante promesse, ricordo negli anni '62-'63. "Fate, fate, allargate lo stabilimento, vi daremo tanto di quel lavoro!" Queste erano le dichiarazioni dell'alta dirigenza dell'Alfa Romeo.

Poi niente, ci sono stati anche i boicottaggi. Io parlo chiaro. Il boicottaggio era relativo alla commessa della Giulia trasformabile. Io possiedo la Fiat 124 trasformabile, che è il mio ricordo della Touring. Prima della 124 era stato fatto lo stesso lavoro sulla Giulia GT e l'Alfa Romeo ci aveva ordinato 1000 vetture. Sono state fatte le prime 100, poi si verificò una serie di azioni di disturbo: "E' troppo pesante dietro, bisogna alleggerirla, bisogna tagliare qui, bisogna tagliare là". Fatti questi tagli, la parte posteriore, il baule, non era piu' solida, non era piu' rigida; la commessa si è chiusa e naturalmente queste situazioni sono state pregiudizievoli per la vita dell'azienda.

Ricordo il Salone di Torino del 1964. La Touring esponeva le Flaminia che, nelle versioni coupè e cabriolet, si vendevano bene. Ricordo la sera prima del Salone una intervista di Gino Rancati al Cavalier Pininfarina, a cui chiese: "Quale macchina della concorrenza lei avrebbe voluto fare?". Senza esitare il Cavalier Pininfarina rispose: "La Flaminia della Touring, per quella sua linea che parte dal fanale anteriore e arriva pulitissima sino alla coda; in più, i fanali posteriori sono intercambiabili". Era l'unico che se n'era accorto.

Concludo qui, vi ho raccontato gli anni piu' belli del mio lavoro; ho lavorato per 42 anni però, francamente, quelli in cui ho cercato di dare tutto quel che potevo sono stati appunto dal '62 al '67, i cinque anni passati con quei due meravigliosi uomini che erano l'avvocato Ponzoni, che è deceduto il 2 febbraio del '78 all'età ormai di 90 anni, ed era un grande uomo, così come era un grande uomo l'ingegner Bianchi, al quale ho voluto un bene enorme.

LORENZO BOSCARELLI

Aldo, ti ringrazio particolarmente perché sei riuscito a farci percepire una cosa importante. Quando noi guardiamo le aziende ne vediamo i prodotti – è quello che può vedere un osservatore esterno – ma un'azienda che fa prodotti eccellenti è un'azienda eccellente anche all'interno.

Ci hai detto come in Touring voi aveste fatto cose molto avanzate, come lo stabilimento fosse stato progettato dai migliori progettisti. Questo ci fa capire

che i proprietari della Touring, Bianchi Anderloni e Ponzoni, erano persone di grande livello, non solo persone di gusto che sapevano fare belle automobili, sapevano fare una grande organizzazione e solo degli eventi sfortunati hanno causato la fine dell'azienda.

Chi ha la nostra età, vedo che oggi molti di noi hanno superato i 50 anni, ricorda cosa è successo nel '63-'64 in Italia. Vi ricordate la forte crisi che c'è stata in quegli anni, la fine del miracolo economico, che ha comportato il crollo di tante aziende. I problemi della Touring sono derivati anche dal problema generale dell'economia italiana in quel momento.

Grazie di questo ricordo e di aver sottolineato il grande valore delle persone che hanno creato la Touring.

GIOVANNI BIANCHI ANDERLONI

Desidero innanzitutto portare il saluto a tutti da parte di mia madre Anna, che anche questa volta, come ha già fatto per l'inaugurazione di questa Mostra e recentemente per il Concorso di Villa d'Este, non ha voluto intervenire, pur attratta dalla consapevolezza che avrebbe potuto incontrare degli amici. La scusa è stata che avrebbe passato tutto il tempo a piangere. Ci siamo accorti che certe emozioni e certi spostamenti la provano sul piano fisico e le aumentano la confusione in testa.

Entrando nel tema della tavola rotonda, come penso sia accaduto a moltissimi prima di me, non è facile parlare del proprio padre, quando ci si è resi conto molto tardi della grandezza della sua figura.

Le manifestazioni di stima, di affetto, di amore che mi sono state espresse da persone che prima nemmeno conoscevo, dopo la sua morte, mi hanno profondamente colpito. Di queste persone, molte sono qui presenti insieme ad altre che già conoscevo, ma che ho imparato a vedere sotto la prospettiva più vera solo da poco. A tutti sono molto grato per l'affetto e la stima che hanno offerto a mio padre e li ringrazio per l'amicizia che ora offrono a me.

Pur essendo figlio di mio padre, non sono assolutamente esperto né conoscitore della storia dell'automobile, come lo sono la maggior parte di Voi. Avete ascoltato i ricordi dell'ingegner Fano, amico di lunga data con il quale ha condiviso alcuni viaggi, e quelli di Aldo Rizzi, il suo fedele amico e collaboratore, che ha raccontato episodi dell'ultima parte della storia della Carrozzeria Touring.

Io cercherò di raccontare alcuni episodi della mia vita di figlio, credo sconosciuti ai più, che spero contribuiscano a completare la figura dell'Uomo.

Come ho già avuto modo di ricordare durante la cerimonia di apertura della Mostra "I gioielli della Touring", in questo Museo, sia io che mio fratello abbiamo un unico grande rimpianto: quello di non essere mai stati resi partecipi degli avvenimenti, dai più banali ai più importanti, della Sua vita professionale, anche quando hanno segnato svolte altrettanto importanti per la storia della nostra famiglia ed anche quando noi eravamo già entrati nell'età dei così detti "maggioresni e vaccinati".

Non molto tempo fa ne avevamo parlato con Lui e gli abbiamo chiesto perché ci avesse sempre tenuto all'oscuro di tutto e, tagliando corto, ci ha risposto che tutto quanto dovevamo sapere, prima o poi lo avremmo saputo. Anche l'attività della rinata Touring Superleggera, della cui rinascita venne dato l'annuncio proprio in occasione del primo grande raduno delle vetture

Touring, organizzato alla fine degli anni Ottanta (credo nel 1988) proprio qui tra Bassano e Feltre. Aldo Rizzi ricorda che fu molto bello anche se tutti piangevano (ovviamente di gioia e commozione).

Sono convinto che negli ultimi tempi volutamente si limitava a brevi accenni a quello che stava facendo per non illudere me e soprattutto non illudere più se stesso dopo le disillusioni dell'accordo con il gruppo Maggiore, prima (per la storia della Barchetta) e con i giapponesi della Osca/Subaru, poi.

La vita di mio padre e della Carrozzeria non fu facile e ci furono alti e bassi con implicazioni economiche e sacrifici sostenuti dai miei, senza che mai a noi trapelasse qualche cosa. Vivevamo una vita agiata, quasi "nella bambagia", come si dice. Tuttavia i miei erano molto severi ed abbiamo ricevuto un'educazione all'antica e ogni cosa che ricevevamo, dovevamo meritarcela. Le punizioni corporali erano frequenti. Mia madre usava spesso il battipanni o, ancora peggio, usava uno dei frustini da cavallo che avevamo appesi ad una rastrelliera in anticamera. Qualche volta ne rompeva uno sulle nostre gambe e il papà si arrabbiava perchè non aveva adoperato il battipanni!

Aldo Rizzi ha ricordato un episodio di una arrabbiatura storica con urla di mio padre. Anche con noi ogni tanto c'erano delle esplosioni memorabili come quella che vi racconto.

Nostro zio Antonio, fratello minore di mio Padre, a cavallo degli anni Quaranta e Cinquanta possedeva una Lancia Ardea (con guida rigorosamente a destra) di cui andava molto orgoglioso e di cui era gelosissimo. Una volta venne in campagna a Eupilio a trovarci insieme alla Nonna. La macchina venne parcheggiata in giardino e per l'immaginazione di noi ragazzi, ad un certo punto, la bella coda inclinata e tondeggiante dell'Ardea si trasformò in un bellissimo scivolo.

Non ricordo se l'idea fosse venuta a me o a mio fratello, fatto sta che, salendo dal cofano e camminando sul tetto arrivavamo dietro e giù!, scivolando sul sedere. Poco dopo evidentemente ci siamo accorti che stavamo facendo qualche cosa di illecito e, dopo aver pulito cofano, tetto e "scivolo" dalla polvere e dalle impronte delle scarpe, tornammo agli altri giochi. La visita finì, zio e nonna se ne tornarono a Milano e noi pensammo di averla fatta franca. Ma la sera dopo, quando noi due fratelli eravamo nella vasca da bagno, sentimmo squillare il telefono e la voce della mamma che rispondeva (per idiosincrasia del telefono, Lui non rispondeva quasi mai) e passava lo zio Antonio al Papà.

Dopo pochi secondi si scatenò la bufera, con il Papà che, piombato in bagno, incominciò a menare colpi con le pantofole, accompagnati da una frase che ricorderò sempre: "...quello che avete fatto non è da figli di un Carroziere!". Non c'era stata una spiata, lo zio aveva fatto una facile deduzione logica, avendo trovato il tetto e la coda strisciata, dato che in giardino c'eravamo solo noi e ci aveva sentito gridare eccitati dal gioco.

Vittorio Fano ha ricordato l'episodio della bellissima macchina con la quale era andato a visitare la Carrozzeria Touring la prima volta. Come il Nonno, che provava le sue macchine, anche il Papà per provare le vetture appena costruite, trovare i difetti, ascoltare i "rumorini", veniva spesso a casa con una Touring.

Alla fine del 1948 i miei affittarono un appartamento in una villa settecentesca con un bel parco attorno in quel di Eupilio, paesino dell'Alta Brianza, sopra il lago di Pusiano. In campagna passavamo gran parte delle vacanze estive e la maggior parte dei week-ends, ma nel 1953 ci trasferimmo là definitivamente ed Eupilio è stato fino all'ultimo il luogo di residenza di mio Padre e della mia famiglia. Per cui il percorso di prova si snodava all'inizio tra la Via Ludovico de Breme a Milano ed Eupilio, per le strade della Brianza, e quando fu aperto lo stabilimento di Nova Milanese, da là ad Eupilio.

Noi non sapevamo quando il Papà sarebbe arrivato a casa con una Touring, ma lo apprendevamo qualche minuto prima del suo arrivo distinguendo il suono del clackson. Per arrivare a casa nostra vi era un tratto in salita con la strada che contornava il giardino (molto grande) per due terzi e prima di una curva il Papà suonava quattro colpi di clackson in sequenza (il famoso Ta-Ta-Ta-Tà della 5° Sinfonia di Beethoven o di Radio Londra, durante la Guerra – ma credo più in ossequio a Beethoven, in quanto mia madre è appassionata di musica classica, diplomata in pianoforte al Conservatorio di Milano, ha cantato nel coro della Scala – la musica ha sempre scandito la nostra vita) e poi ripeteva la sequenza entrando sotto il portico di casa. Avevamo una gatta che si alzava di colpo e si avviava alla porta per andargli incontro; d'inverno con le finestre chiuse e soprattutto quando la macchina era la solita Topolino o la vecchia 1100 della Ditta, non sentivamo la prima sequenza del modesto pi-pi-pi-piitt del clackson, ma era la gatta, con il suo fine udito, che ci avvisava che il Papà stava arrivando e la conferma veniva dopo un minuto, quando entrava sotto il portico.

Ma quando a suonare erano le trombe della "fuoriserie" di turno, facevamo a gara per arrivare all'ingresso del portico prima della macchina (e della gatta). Ed allora Lui ci faceva sedere a turno sulle sue ginocchia e ci faceva fare qualche giro attorno alla grande aiuola del cortile, con una magnolia che cresceva al centro e, quando abbiamo incominciato ad arrivare ai pedali, praticamente sapevamo guidare e ci lasciava fare qualche giro da soli.

Mio padre guidava molto bene. Ho trovato fra le sue carte una licenza di pilota, ma non so se abbia mai partecipato a gare. Aveva un'abitudine ereditata dal nonno: prima di toccare il volante, anche per fare pochi metri, si infilava i guanti; non l'ho mai visto senza, qualcuno avrà scambiato ciò per affettazione e snobismo, ma lui aveva le mani secchissime che scivolavano troppo sui sottili volanti di bachelite o di legno di una volta.

Ci sono qui esposte alcune foto del nonno al volante delle sue vetture da corsa, rigorosamente con i guanti. Il papà era uguale, guidava veloce e sicuro e il terreno per lui più divertente era la strada di montagna. Però non sopportare di avere davanti qualcuno, diventava insofferente fintanto che non l'aveva superato.

C'è un episodio divertente che ricordo molto bene. Tornavamo da St. Moritz dopo una giornata di sci ed avevamo appena imboccato la discesa del passo del Maloja, quando dalle prime rampe di tornanti vedemmo una fila di pullman e macchine che scendevano. Al primo tornante raggiungemmo la Porsche di un tedesco, che seguiva un pullman ed il Papà, dopo qualche improprio contro gli "imbranati", incominciò subito a smaniare per sorpassare e a fare gesti al tedesco per spiegargli che quando il pullman quasi si fermava ed allargava all'esterno per fare il tornante, era possibile infilarlo all'interno, sia che fosse una curva a destra che a sinistra.

Il tedesco afferrò al volo il concetto (ricordo perfettamente il gesto delle mani che gli aveva fatto il Papà) e cominciò a sorpassare in quel modo i pullman e anche le altre macchine. Fu un divertimento, con mio Padre che rideva ed il tedesco che ad ogni tornante gli alzava il pollice. Arrivammo alla Dogana, prima di Chiavenna, credo battendo tutti i record e quando ci fermammo per i passaporti, il tedesco scese dalla Porsche sorridente per stringere la mano al Papà e complimentarsi con Lui.

Il papà mantenne l'abitudine di provare le macchine sul percorso verso casa anche negli anni successivi alla chiusura della Carrozzeria, quando fu assunto alla Direzione Progettazione Carrozzerie all'Alfa Romeo. Veniva spesso a casa anche con macchine della concorrenza e quando arrivava stava dieci minuti in macchina, prima di entrare in casa, e prendeva una serie di appunti sui vari dettagli costruttivi e le impressioni che aveva tratto dalla guida.

Ci fu anche un aspetto curioso ed imbarazzante per la mia famiglia: gli abitanti di Eupilio fin dall'inizio, vedendo mio Padre arrivare e circolare con le macchine più svariate, pensarono subito che fossimo dei nababbi milionari e tale diceria, purtroppo molto lontana dalla realtà, ha fatto fatica ad essere dimenticata.

La gente del posto, tuttavia, imparò presto a rispettare e ad amare i miei genitori, grazie alla loro gentilezza, signorilità nei modi, rispetto anche per le persone più umili, spesso aiutando chi ne aveva bisogno: per tutti erano il *Sciur Ingegner* e la *Sciura Anna* e li hanno visti vivere come in simbiosi ed invecchiare.

La mia strada, almeno nei miei desideri e, ne sono certo, anche nei Suoi, avrebbe dovuto essere la continuazione di quella iniziata dal nonno. Sarebbe stata la terza generazione di Bianchi Anderloni Carrozzeri. Mi sono iscritto ad ingegneria meccanica al Politecnico di Milano, laureandomi con una tesi in Costruzioni Automobilistiche con il Prof. Doniselli, ma sono riuscito solamente a fare qualche disegno sui tecnografi dell'ufficio tecnico dello stabilimento di Nova Milanese, dove andavo ad esercitarmi (e a chiedere consigli al solito Federico Formenti).

Non ho purtroppo fatto a tempo a lavorare con Lui perché la Carrozzeria, nel frattempo, chiuse l'attività. Un Bianchi Anderloni della terza generazione alla Touring Superleggera è rimasto un sogno. Aldo Rizzi ha raccontato molto bene gli ultimi, sofferti anni della Carrozzeria e non sono in grado di aggiungere altro.

Ho cominciato quindi a lavorare nella Nautica da Diporto, ma gli yachts piccoli o grandi che siano, sono un'altra cosa, non sono le automobili ...

Dopo una quindicina d'anni in Alfa Romeo arrivò anche per il Papà la pensione, ma ciò non significò uscire dal mondo dell'auto, anzi! Egli seppe rinnovare energie ed entusiasmi buttandosi a capofitto nel mondo dell'automobilismo storico.

La prima grande soddisfazione fu di riuscire, con l'aiuto e la passione dei Fratelli Marazzi, (figli di un Suo collaboratore e carrozziere a sua volta, che sostenne e completò la costruzione delle Lamborghini nei mesi precedenti e successivi alla cessazione dell'attività) a rifondare la Touring Superleggera. L'annuncio fu dato qui a Bassano, come ho avuto il piacere di ricordare anche durante la cerimonia di apertura della Mostra e nella breve introduzione che ho scritto per il Catalogo. Questo è stato uno dei motivi del

particolare affetto che legava mio padre a questo gruppo di appassionati di qui.

Gli anni da lui dedicati all'automobilismo storico furono densi di soddisfazioni e riconoscimenti, che gli vennero da tutto il mondo, tanto da ripagarlo, per sua stessa dichiarazione, delle delusioni patite quando la Carrozzeria era in attività. Come ha ricordato Vittorio Fano, il papà fu invitato in tutto il mondo a far parte delle giurie nei concorsi d'eleganza, dove spesso si incontrava con l'ingegner Ramaciotti. Vittorio Fano l'ha accompagnato in Australia e in America, nell'anno del quarantennale della Ferrari Barchetta (1988).

Nostra madre Anna, l'ha accompagnato per tutta la Sua vita in una forma di assoluta simbiosi e l'ha sempre seguito anche in questi ultimi anni a tutte le manifestazioni a cui veniva invitato. Per sua stessa, simpatica confessione, la mamma ci ha spesso detto che oltre alla soddisfazione di assistere al successo del Papà, trovava grande relax a passare qualche giorno nei grandi alberghi (Villa D'Este è stato sempre il massimo ...), servita di tutto punto, dimenticando per qualche ora le faccende domestiche.

Raccontava anche della noia tremenda durante la fase della sfilata delle vetture davanti alla giuria, noia che rompeva chiacchierando spesso con le altre signore. Mi ha ricordato che una delle persone con cui preferiva stare a Villa d'Este era la signora Iliara Ramaciotti. Anche in passato la mamma era solita accompagnare il papà ai concorsi d'eleganza.

Ho recentemente fornito all'ingegner Tavoletti, per il libro che sta scrivendo sul papà, alcune fotografie riprese al concorso di eleganza di Cortina, forse nel 1956. Veniva esposta l'Alfa Romeo 1900 Super Sprint (terza serie). Allora veniva spesso abbinata al concorso una sfilata di moda, ma la presentazione della vettura fu fatta dalla mamma e c'è una foto che la ritrae mentre apre la portiera della macchina sul palco della sfilata: Tavoletti non ha riconosciuto la mamma, ma pensava che fosse una mannequin. In effetti ebbe molto successo.

Non ho avuto molte occasioni per accompagnare il Papà negli ultimi anni, ma per fortuna l'ho fatto durante la sua ultima uscita "ufficiale", proprio qui a Vicenza, Bassano e Marostica, l'anno scorso in giugno per "Le Mitiche Sport a Bassano". La mamma non se la sentì di accompagnarlo. Lui voleva venire a tutti i costi, con la sua Alfa 33. Faceva molto caldo e per evitargli il viaggio sulla sua macchina senza aria condizionata, sono venuto a prenderlo da Viareggio e l'ho accompagnato qui.

Fra parentesi la sua vecchia Alfa Romeo 33 è stata presa da un amico, il Signor Silli, che è qui presente e che è socio del nostro Registro internazionale Touring Superleggera. Lo incontrava sempre alle varie manifestazioni e conosceva talmente bene la macchina che sapeva anche dell'esistenza di un antifurto nascosto sotto la cuffia del cambio; un semplice interruttore, così ben nascosto, che si faceva veramente fatica a trovare. Ma lui ne era a conoscenza. Qualche giorno dopo la morte del papà, ci ha telefonato per chiederci se volevamo vendergli la macchina e noi gliela abbiamo ceduta con piacere.

Quindi l'ho accompagnato e mi ha fatto immenso piacere assistere alla sua ultima e brillantissima performance: nonostante il mal di schiena che lo affliggeva da qualche tempo, si aggirava fra le macchine dimenticando il bastone, parlava con tutti, raccontava aneddoti, descriveva particolari tecnici, con una lucidità e una memoria impressionanti; sprizzava allegria da

tutti i pori. Ci sono alcune fotografie che ho fatto al ricevimento, con la signora Bonfanti, con Maria Teresa de Filippis. Una esplosione di energia vitale, che mai avrebbe lasciato immaginare che dopo poco più di un mese sarebbe scomparso.

LORENZO BOSCARELLI

Grazie, Giovanni, del modo molto familiare e simpatico con cui ci hai parlato di tuo padre. Nella tua esposizione ho notato due elementi, il primo, se vogliamo, poco evidente: hai usato un termine desueto per indicare le cosiddette "modelle". Le hai chiamate mannequin, come si diceva quando eravamo bambini; le chiama così chi viene da un certo ambiente sociale e questo illustra anche la vostra cultura familiare.

La seconda cosa che tutti abbiamo ascoltato con molto piacere è l'entusiasmo che tuo padre ha potuto provare negli ultimi decenni della sua vita quando il fenomeno delle vetture d'epoca ha dato vero valore alla sua opera di stilista e di imprenditore. Ricordarlo così a suo agio ed entusiasta nei raduni, dove era giustamente circondato da tanta ammirazione, ci ha fatto piacere e ci piace ricordarlo così come l'abbiamo visto in tante occasioni.

LORENZO RAMACIOTTI

Non ho né l'occhio né il prestigio del commendator Pininfarina, ma spero di riuscire a parlare in maniera adeguata di alcune vetture cardine di Carlo Felice Bianchi Anderloni. Per motivi anagrafici non ho avuto occasioni di grande familiarità lavorativa con lui, però ho un ricordo di una riunione nella seconda metà degli anni Settanta, tenuta in Pininfarina con lo Stile dell'Alfa Romeo. C'era Cressoni e c'era anche l'ingegner Bianchi Anderloni, mi pare per un restyling dell'Alfa Spider che noi facevamo all'epoca.

Ero rimasto molto colpito da questo personaggio con i capelli bianchi, con la schiena sempre diritta, con un aplomb d'altri tempi che mi aveva colpito moltissimo per la sua bellezza d'uomo, una bella persona. Quando ho avuto, dopo molto tempo, l'occasione di incontrarlo di nuovo come membro costante di tante giurie di concorsi di eleganza, ho ritrovato proprio, conoscendolo più profondamente, la persona che avevo conosciuto in quell'incontro.

Devo dire che trovare una persona come lui è stato uno dei motivi che mi hanno fatto appassionare alle vetture d'epoca e ai concorsi di eleganza, potendo un paio di volte all'anno incontrare l'ingegner Bianchi Anderloni in questi concorsi, facendo parte della giuria.

Ora dedicherò alcune riflessioni a vetture Touring che ritengo particolarmente rappresentative, iniziando con l'Alfa Romeo Flying Star del 1931. L'ingegner Bianchi Anderloni all'epoca aveva 15 anni, quindi senz'altro su quella macchina non ha lavorato.

Citare questa vettura mi serve comunque per ricordare due cose. In primo luogo che già la carrozzeria Touring presentava, a pochi anni dalla fondazione, delle vetture bellissime e fortemente innovative. Poi, per ricordare che lui, come persona e come famiglia, aveva le sue radici nel mondo dell'automobile. La sua non era una vocazione casuale, ma era formata e raffinata nell'ambito della famiglia, che lavorava da tempo su questo tipo di vetture. L'automobile, ancora oggi, è una sirena tentatrice. Ho

un figlio che cominciai a portare in Pininfarina un sabato mattina che camminava appena, abbiamo dei beverini a pedale, e ricordo che lui non ci arrivava e dovevo tirarlo su per farlo bere ... cosicché anche senza un mio particolare interesse a spingerlo in questa direzione adesso studia ingegneria automobilistica.

Quindi, se nel mondo asettico e, diciamo, molto appiattito di oggi l'automobile riesce ancora ad essere un oggetto di fascino, immaginiamo quello che poteva essere negli anni Trenta per un giovane la cui famiglia produceva già dei capolavori come quelli. Quindi si tratta di una vocazione, di una crescita che affonda le sue radici proprio nell'attività della famiglia.

Tra le vetture che l'ingegner Bianchi Anderloni realizzò personalmente, che sono tantissime, per una serie di motivi ricorderei il coupé Alfa Romeo 6C 2500 del '49, denominato Villa d'Este.

Le scelte sono sempre molto soggettive e molto discutibili, però il Villa d'Este mi sembra notevole per una serie di valenze. Intanto il valore assoluto dell'oggetto, cioè una vettura di completa perfezione estetica nel modellato, nelle proporzioni e nella qualità di esecuzione. E' un progetto molto difficile perché è realizzato su un telaio vecchio, dell'anteguerra, su cui erano già state realizzate delle vetture molto belle dalla stessa carrozzeria. Touring riesce tuttavia a rimodernarlo completamente, quindi a trasformare un oggetto che viene dal passato in qualcosa di molto moderno. E' anche uno dei primi lavori che Carlo Felice Bianchi Anderloni svolge dopo la morte del padre, di cui è completamente responsabile, per cui rappresenta la sua visione dell'automobile realizzata. Rappresenta anche il processo evolutivo finale di una serie di temi che erano già stati introdotti e parzialmente sviluppati in vetture precedenti e questa mi sembra anche la dimostrazione di un tipo di approccio al disegno che esisteva in quegli anni, non solo alla carrozzeria Touring. Il disegno finale e più raffinato di una vettura era il risultato successivo di approcci fatti su vetture precedenti.

Nel caso di Pininfarina, se si pensa alla Lancia Aurelia B 20, la cui paternità fra l'altro è oggetto di forti discussioni, se ne possono trovare i prodromi in almeno 4 o 5 vetture precedenti in cui elementi singoli, come la fiancata, il padiglione o la calandra, sono già presenti. Riconoscere questi semi e integrarli in un unico disegno più moderno è quello che è stato fatto sulla Villa d'Este. Inoltre, il modellato della Villa d'Este è il capostipite emblematico di un periodo della Carrozzeria Touring; ad esso possiamo per esempio ricollegare la barchetta che citavamo precedentemente e anche l'Alfa Romeo 1900 C Sprint successiva che alleggerisce, semplifica il tema e lo porta ulteriormente avanti.

Quindi, la Villa d'Este appare come l'elemento centrale di un periodo, rappresenta il cardine fra lo sviluppo delle 6C precedenti e quello delle vetture successive. Vorrei anche ricordare che, quando l'Alfa Romeo ha ricercato dei temi forti, degli elementi caratteristici da riproporre sulle vetture di oggi, ha attinto alla Villa D'Este per riprendere la "ditata" scolpita che c'è sul frontale della 147, un ricordo chiaro ed estremamente forte del marchio Alfa Romeo e della Carrozzeria Touring.

Un'altra vettura emblematica, di un periodo successivo, è la Maserati 3500 GT: ho scelto questa vettura, avrei potuto sceglierne altre di quel periodo, anche per un motivo, diciamo, sentimentale, perché essa rappresenta un po' il matrimonio di due famiglie, i Bianchi Anderloni e gli Orsi. Mi fa piacere

pensare che due famiglie di tale classe e distinzione fossero legate sulla stessa automobile.

Se la Villa d'Este rappresentava l'approccio stilistico della fine degli anni '40, il periodo in cui si è conclusa la transizione dalle forme a parafanghi esterni a quelle a pontone, la Maserati 3500 GT rappresenta la maturità del disegno Touring alla fine degli anni '50. E' un passaggio molto forte, perché se la Villa d'Este ha un modellato quasi barocco, estremamente espressivo, la 3500 ha un modellato estremamente scarno; ha forme molto tese, molto lisce, molto semplici e un tipo di impostazione cassa-padiglione che si ritrova in una serie di vetture Touring di quegli anni, per esempio nella Flaminia che citavamo prima e nell'Alfa Romeo 1900 Super Sprint. Rappresenta il raggiungimento di un altro archetipo della Carrozzeria Touring: vetture molto lisce, fanali in testa di parafango, padiglione molto leggero appoggiato sulla cassa, pinne nella parte posteriore.

In quell'epoca, la Carrozzeria Touring, pur lavorando molto per l'Alfa Romeo – è inutile sottolineare come la simbiosi di Touring-Alfa Romeo abbia prodotto alcune delle più belle automobili italiane; direi che non esiste concorso di eleganza in cui una Alfa Romeo Touring non possa aspirare ai premi più alti – operava anche per clienti stranieri.

Voglio ricordare le BMW aerodinamiche della Mille Miglia del 1940, a proposito delle quali l'ingegner Bianchi Anderloni diceva: "Abbiamo fatto la parte posteriore sfuggente in modo che l'aria le spinga avanti, come accade se si schiaccia fra le dita un seme di albicocca o di pesca, che schizza via lontano"; aveva dato questa interpretazione divertente dell'effetto aerodinamico della coda a goccia.

Dopo la guerra possiamo ricordare la collaborazione con la Aston Martin. La DB4 è una Carrozzeria Touring, caratterizzata da un approccio stilistico leggermente diverso rispetto alle vetture a lei contemporanee che ho citato prima. Aveva un padiglione un po' più complesso e una coda posteriore a goccia, molto più simile al trattamento di altre vetture Touring anche di prima della guerra.

Un'altra marca che si tende a dimenticare, ma che è legata alla Carrozzeria Touring è la Pegaso: marca ormai dimenticata, ma che ogni tanto riaffiora ai concorsi di eleganza. La Pegaso rappresentò negli anni Cinquanta il tentativo dello Stato spagnolo di produrre, per motivi di immagine, una vettura gran turismo; Touring le diede non solo la carrozzeria, ma anche l'immagine. Le due "narici" sul cofano anteriore, che ricordano quelle di un toro che carica, costituivano l'immagine di marca, che Touring creò. Potremmo poi ricordare la Sunbeam Venezia e altre vetture.

Touring contribuì alle vittorie di tante vetture da competizione sia con lo studio aerodinamico, sia con l'alleggerimento. Il brevetto di costruzione "superleggera" ne è il risultato emblematico; le automobili di Touring non erano solo molto belle, costruite al massimo della qualità, ma anche tecnologicamente molto avanzate. Il brevetto "superleggera" venne poi concesso a terzi per la costruzione di vetture, per esempio alla Aston Martin.

Infine, desidero ricordare la Lamborghini Flying Star II, forse l'unica tra le vetture che ho citato che anche gli appassionati di automobili conoscono poco: è un prototipo fatto nel 1966. Lo ricordo per una serie di motivi, in parte legati al nome, perché la Flying Star II chiude per così dire il cerchio

con la prima vettura che ho citato. Poi, perché è una delle ultime vetture che la carrozzeria Touring ha fatto, ma soprattutto per i suoi contenuti intrinseci.

E' una vettura del '66 con un impianto di stile estremamente moderno: anzitutto, è una formula pochissimo utilizzata fino a quel momento, quello che gli inglesi chiamano uno shooting brake, cioè un coupé-giardinetta con un padiglione molto leggero, su dei montanti sottilissimi e un impianto di disegno estremamente nervoso che in quel periodo, a metà anni Sessanta, era ancora abbastanza originale, anticipatore.

In quel periodo, non dimentichiamoci, Pininfarina faceva la Ferrari 275 GTB – la Daytona non era ancora uscita – una vettura estremamente morbida, con forme molto più soffici. La Flying Star II affronta il tema di forme molto più nervose, di superfici piatte molto più angolate, della scomparsa della presa d'aria, che rimane sotto il paraurti. E' l'ultimo manifesto estetico della Touring prima della chiusura, che ci lascia un ricordo di estrema modernità, non solo di concetto, ma anche di trattamento estetico.

LORENZO BOSCARELLI

Grazie, Lorenzo, del panorama che ci hai offerto, e in particolare grazie, per aver sottolineato il valore della Flying Star II, che io non avevo mai apprezzato. Sai descrivere molto bene i contenuti estetici di una forma di carrozzeria e con la tua analisi, come dire, mi hai un po' aperta la testa, e forse l'hai aperta anche ad altri qui presenti. In effetti è una macchina profondamente innovativa.

LORENZO RAMACIOTTI

Quando si innova si entra in un campo inatteso; chi osserva il risultato si aspetta che la vettura successiva sia fatta in un certo modo, se non è fatta in quel modo rimane un po' deluso; ci vuole tempo per digerire le novità. La Flying Star II era più avanti, magari all'epoca – ero un ragazzino appassionato di automobili – non l'ho capita neanche io, penso di averla capita solo adesso.

Bisogna vederla nel contesto automobilistico dell'epoca, solo ora abbiamo la prospettiva per capire quanto fosse avanti. Oltretutto, essendo uno studio di ricerca per un concept, non è uno stile perfettamente maturo, è un tentativo e quindi ci sarebbe stato spazio per arrivare a qualcosa di formalmente più completo e sviluppato. Però c'era il desiderio forte di innovare con un concetto estremamente originale e delle forme molto originali. Secondo me andava premiato ed evidenziato.

Touring non si era fermato non era rimasto seduto sugli allori che aveva conseguito, ma cercava delle forme di espressione diverse.

ALDO RIZZI

3 novembre 1966, Lamborghini Flying Star II; nel tardo pomeriggio la macchina deve partire per il Salone di Torino. Viene caricata sul camioncino della Touring, un OM Tigrotto, ma si muove una delle pedane portanti, la macchina va giù, c'è un'ammaccatura. L'ingegner Bianchi è un uomo mite, tranquillo, ma in quel momento è impazzito. Ha scaricato tutte le sue energie. Ha riportato la macchina al reparto esperienze, è stata sistemata, un lavoro di lattoniere, ritocco di verniciatura, ricordo, fatta dal papà di mia

moglie che era un grande verniciatore, ed era venuto alla Touring da pensionato per fare scuola ai verniciatori.

Alle 6,30-7 di sera la macchina era pronta. Però bisognava portarla per strada perché la bisarca con le altre macchine, la Aston Martin DBS, la Fiat 124, era già partito. L'ingegner Bianchi è partito subito per Torino, per mettere le macchine nel Salone. Allora hanno detto: beh, Rizzi venga lei a Torino con il Flying Star II. Felicissimo, naturalmente. Però sono dovuto passare da Milano in via Paleocapa dove c'era la compagnia di assicurazione di Milano per fare l'assicurazione.

Ho telefonato, mi hanno aspettato, mi hanno fattola polizza assicurativa, scendo con i miei documenti in mano, e lì vicino al Flying Star c'era un capannello di persone. Fra queste, tre ragazzine e una fa: "Non faresti un bel giro su questa macchina qui? Altroché, ma non con quel vecchio lì!" Avevo 42 anni.

FRANCESCO GANDOLFI

Sono nato a Milano da genitori milanesi, anche loro con genitori di Milano o della Provincia di Milano; nel nostro lessico familiare, di una famiglia profondamente legata alla città, vi era l'espressione "vero milanese", che per i miei genitori non aveva una valenza genericamente positiva, anzi individuava virtù molto precise. Solo che veniva usata solo per deprecare il fatto che di veri milanesi non ce ne fossero più, tanto che io mi sono presto convinto che in realtà non ne fossero mai esistiti e che il vezzo di rimpiangerne la scomparsa fosse iniziato probabilmente già all'epoca di Sant'Ambrogio.

Invece una quindicina di anni fa, cominciando a frequentare i concorsi di eleganza, ho conosciuto l'Ingegnere Bianchi Anderloni ed ho ritrovato in lui le qualità che i miei genitori ascrivevano ai milanesi "veri": la grande, quasi assoluta, disponibilità nei confronti degli altri e la riservatezza personale. Ogni qualvolta mi sono rivolto a Cici, che era il diminutivo usato con lui da tutti coloro che gli davano del tu, per un'informazione, una conferma, una fotografia, un aneddoto, ho avuto sempre molto di più di quanto avessi chiesto, offerto con un entusiasmo, una gioia di condividere con gli altri che me lo renderanno caro per sempre.

Se c'era da fare qualcosa per il Registro Internazionale Touring Superleggera insisteva per essere lui a venire da me, per non disturbarmi troppo, visto che (diceva lui) facevo già tanto per il club. Quello che faceva lui, che era poi tutto, non era nemmeno da menzionare, era così poco, e poi che a lui fosse caro tener noto il nome della Carrozzeria era normale, era il mio impegno che meritava onore e riconoscenza!

Circa sei anni fa gli ho parlato di un mio amico americano, un restauratore professionista, che aveva avuto l'incarico di restaurare la barchetta Ferrari 166 con il telaio 006 e che aveva un certo numero di domande che avrebbe voluto sottoporre a Cici per essere sicuro di fare un restauro assolutamente fedele all'origine; alla seconda domanda, che gli stavo anticipando per telefono, Cici mi incaricò di invitare l'amico americano, che si chiama Paul Russell, ad andarlo a trovare, cosicché avrebbe potuto non solo raccontargli come le auto arrivavano alla Touring nel 1949 e come lì venivano carrozate, avrebbe anche potuto arricchire il racconto con fotografie ed altri documenti che aveva conservato.

Naturalmente non mi sono privato del piacere di accompagnare Russell a questo incontro, che è durato da metà mattina sino al tardo pomeriggio, con - ovviamente - il complemento dell'invito a pranzo che Cici ed Anna davano per assolutamente scontato quando si andava ad Eupilio, e che è stato per me esaltante. Abbiamo vivisezionato il modellino della 166 che è esposto al Museo, abbiamo guardato disegni e fotografie della 006 e di altre barchette e berline carrozze dalla Touring, abbiamo avuto descrizioni così precise di cosa veniva fatto e di come veniva fatto da sentirmi io stesso pronto a prendere un martello ed a sagomare una carrozza di barchetta!

Altrettanto esaltante era guardare un'auto in compagnia di Cici, meglio ancora se era una delle sue; probabilmente è un'esperienza che tutti voi avete già fatto, ma esaminare una carrozzeria insieme a chi con passione le crea è assolutamente fantastico, perché alla percezione istintiva del bello ed anche a quella del brutto si unisce la razionalizzazione del perché un'auto è bella ed un'altra no.

Cici era anche in questo fantastico ed anche in questo il suo garbo, la sua riservatezza risaltavano in pieno. Non l'ho mai sentito criticare un'auto in presenza del proprietario, a meno che non fosse proprio questi a sollecitare un suo commento senza riserve o pudori; eppure quando richiesto manifestava occhio infallibile e memoria eccezionale, anche per i dettagli apparentemente più insignificanti - sulla bacchetta in alluminio lucidato che per un (grazie a lui) brevissimo periodo ho fatto mettere per coprire la giunzione tra le due metà del parabrezza della Villa d'Este ho avuto un paio di conferenze ed anche una di quelle cortesi ma severe reprimende che riservava agli amici che non tenevano in adeguata considerazione la perfezione delle esecuzioni della Carrozzeria Touring.

Proprio qui a Bassano l'ho visto, con in mano tre pezzi di pelle grigia di diverse, anche se simili, gradazioni, dire di uno che aveva troppo rosso e quindi non andava bene, di un altro che era troppo smorto per un interno completo e del terzo che andava bene perché conteneva il quantitativo di blu necessario per armonizzare con il blu della carrozzeria; io tutto quel rosso e quel po' di blu proprio non li vedevo, però una volta appoggiati i campioni sulla vettura era proprio quello che a suo dire conteneva un po' di blu ad essere il più adatto per l'interno, senza nessun dubbio od esitazione.

La riservatezza personale di Cici si estendeva anche ai sentimenti personali; chiunque lo abbia conosciuto, e qui siamo in molti ad avere avuto con lui frequentazione non occasionale, sa quale fosse l'affetto che provava per Anna, Giovanni ed Alberto. L'affetto però traspariva da come gli si illuminava lo sguardo parlando dei suoi figli, dalle innumerevoli attenzioni che aveva nei confronti di Anna e da una serie di comportamenti assolutamente inequivocabili, mai da affermazioni o da atteggiamenti che non facevano assolutamente parte (fortunatamente, in questi tempi in cui gli affetti sentiti e goduti privatamente sembrano essere scomparsi) del suo meraviglioso modo di essere. Una splendida persona, quindi, un uomo sincero, buono, cortese e disponibile; come dicevano i miei genitori, un vero milanese!

ADOLFO ORSI

Giovanni Bianchi Anderloni nei giorni scorsi mi ha regalato un libretto con gli appunti di tutti gli incontri che suo padre ha avuto con Maserati per la nascita della 3500 GT. Chiaramente me li sono mangiati in due e due quattro! Ora sto studiando per un libro "La storia dei due litri che hanno

preceduto il 3500"; i due litri avevano una meccanica brillante, ma erano costruiti in piccole serie affidate a diversi carrozzieri, quindi avevano problemi di affidabilità, ecc. Solo con la 3500 carrozzata Touring la Maserati si è creata un posto nel mondo delle vetture Gran Turismo.

Leggendo questi appunti si nota l'influsso, l'aiuto, che la Touring ha dato alla Maserati per creare questa vettura. E' un know how che nasceva da 30 anni di esperienza nella costruzione di carrozzerie, che è stato messo a disposizione della Maserati. Di questo fatto ringrazio il figlio e tutti coloro che hanno lavorato in quel periodo alla Carrozzeria.

©

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

www.aisastoryauto.it

Giugno 2004