

1954, due esemplari della DKW Monza del 1956.

Al volante delle vetture, equipaggi di eccellenza: tra i piloti Audi, Rupert Stadler, Presidente della Audi AG (Wanderer W25); Stephan Grühsem, Responsabile della Comunicazione del Gruppo Volkswagen, accompagnato dall'attore tedesco Thomas Heinze (Wanderer W25); Tony Melfi, Responsabile della Comunicazione della Audi AG (Wanderer W25); Christian Geistdörfer, due volte Campione del Mondo di Rally, copilota di Wolfgang Egger, Responsabile del Design della Audi (DKW Monza).

I quattro anelli della Casa di Ingolstadt simboleggiano i Marchi Audi, DKW, Horch e Wanderer, successivamente riuniti nella Auto Union; quindi Auto Union si accorpò nel 1969 con NSU, e nel 1985 è stata costituita la Audi AG dalla Audi NSU Auto Union AG. Assieme alle storiche società Auto Union GmbH e NSU GmbH, «Audi Tradition» cura l'Audi Museum Mobile, presso l'Audi Forum di Ingolstadt, dove è possibile ripercorrere tutta la significativa storia del marchio tedesco.

- Audi, Virtual Car

1. http://www.virtualcar.it/gallery.php?ima=dkw_monza_rm&an=a&id=9578&num=1&this=1&mini=0&comment=DKW+Monza

Conferenza Aisa: «La Carrozzeria Touring vista da...» (1996) (2008-05-09 00:10)



[[1]1 immagine]

Due vetture marchiate [2]Touring Superleggera di nuova creazione hanno recentemente svolto un ruolo da protagoniste, assieme a tante splendide auto storiche Touring, al recente [3]Concorso d'Eleganza Villa d'Este. In omaggio alla celebre Carrozzeria, proponiamo dunque questa interessantissima Tavola Rotonda intitolata [4]«La Carrozzeria Touring vista da...», svoltasi a Trieste nel 1996 e organizzata dall'[5]Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (AISA), che ringraziamo ancora una volta per avercene concessa la pubblicazione.

LA CARROZZERIA TOURING VISTA DA...

Tavola Rotonda AISA

Trieste, settembre 1996

CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI

- Il tema di quest'anno è "La Carrozzeria Touring vista da..." e sono molto curioso di sentire cosa diranno questi "da..." che sono: il professor Roberto Segoni, che io conosco da parecchio tempo e col quale abbiamo quasi ricostruito per telefono una Flaminia, l'ingegner Lorenzo Boscarelli col quale ci siamo incontrati forse la prima volta per fondare l'AISA; l'ingegner Vittorio Fano, l'unico che da bambino aveva l'autorizzazione da mio padre di entrare in carrozzeria come voleva, quando voleva, e con macchina fotografica; l'ingegner Sandro Colombo, che tutti conoscete e che è il Presidente dell' AISA, che conosco da molto tempo e del quale apprezzo il lavoro nel campo dei motori.

E poi, Elio Zagato: io non ricordo quando l'ho conosciuto perché la nostra conoscenza si perde nella notte dei tempi. Forse avevamo tutti e due i calzoncini corti, forse solo lui, non lo so. C'è una differenza di cinque anni fra noi, quindi probabilmente li avevamo corti tutti e due. Infine l'ingegner Lorenzo Ramaciotti, col quale ho avuto degli incontri sempre molto simpatici, con lui e con Pininfarina.

Con Pininfarina siamo stati sempre in rapporti veramente amichevoli e non di concorrenza. Questo è tutto, non voglio dilungarmi oltre perché ci sono degli argomenti interessanti da sentire. Ho dimenticato l'ingegner Roberto Piatti, che non ha potuto venire perché sono arrivati all'I.DE.A. dei coreani e dei cinesi, comunque ha mandato la sua relazione che verrà letta dall'ingegner Fano.

SANDRO COLOMBO

- Il motto della carrozzeria Touring era "il peso è nemico, la resistenza all'aria l'ostacolo". E' un motto che, al di là della forma, che è legata ai tempi nel quale questo motto è stato coniato, è chiaramente indicativo dell'importanza della funzionalità del disegno, importanza sia diretta sia di riflesso in quanto la realizzazione con le leghe leggere permetteva anche delle forme che non sempre erano possibili con l'acciaio, molto più rigido.

Anche l'aerodinamica, che in qualcuna delle vetture, e spesso in quelle da competizione, era concepita in un modo che potremmo definire abbastanza scientifico, in altre era un pretesto per creare delle linee innovative. Ma non è mio compito quello di trattare questi argomenti e passo quindi la parola al professor Roberto Segoni dell'Istituto di Design dell'Università di Firenze.

ROBERTO SEGONI

- Io entro subito nel vivo della questione che è stata appunto introdotta or ora. Ovviamente sul tema della Carrozzeria Touring il discorso sarebbe lunghissimo, io vi risparmierò un discorso lungo per dare spazio anche ai relatori che seguiranno.

Mi limiterò a tratteggiare quelli che secondo me sono alcuni degli aspetti che forse si prestano ad una analisi, ad una riflessione, ad una presa d'atto, anche per poter far scaturire un dibattito, perché non tutte le opinioni sono evidentemente condivisibili ed anche perché questa è una materia che si presta a molti ragionamenti in sede scientifica, in sede semiologica, in sede estetica, in sede legata alla storia della cultura dell'automobile.

Quella che andiamo ad esaminare è una vicenda complessa perché rappresenta un'epopea di grande interesse ed estremamente significativa per la storia della cultura dell'automobile e della linea italiana in particolare, determinando una scuola di pensiero oltre che una scuola, diciamo, fattiva che ha portato alla creazione di capolavori assoluti da parte dei maggiori carrozzieri italiani.

La linea italiana è sempre stata celebrata, siamo famosi in tutto il mondo perché in una certa epoca della nostra storia l'essenzialità, il rigore, la rinuncia a caricare i modelli di inutili e discutibili elementi di decorazione ha caratterizzato la nostra linea di comportamento.

La Carrozzeria Touring è partita bene perché fin dagli inizi, quando aveva non pochi limiti alla propria espressività, cioè quando le forme della carrozzeria erano molto, forse eccessivamente, condizionate dal procedimento costruttivo imposto dal sistema Weyman.

Questo procedimento poneva evidentemente dei limiti alla modellazione in quanto costringeva a superfici quasi

piane non troppo bombate. Ma di fronte ad un pubblico di intenditori è inutile che io stia a spiegare i vincoli stilistici propri del sistema Weyman.

Però questo sistema, pur con tutti i limiti che poneva, è stato interpretato in maniera quasi sorprendente dalla Carrozzeria Touring, che fin dagli anni trenta comincia ad esprimere la suggestione, l'idea e la sostanza legata alle forme della velocità, alla leggerezza, alla prestazione, alla massima efficienza, addirittura cominciando ad incurvare i parabrise, raccordando le linee fra i cofani e i parabrezza, raccordando addirittura la scatola degli attrezzi subito dopo il salto del passaruota.

La Touring, fin d'allora, comincia ad intervenire nel limite del possibile creando già quella linea, quella condizione, quella modellazione che, compatibilmente con il sistema costruttivo, esprime già un'idea di quella che poi verrà denominata la profilatura al vento.

Questa idea di esprimere la massima prestazione possibile è naturalmente compatibile con il confort perché si sa che la Touring si è preoccupata fin dagli inizi di creare carrozzerie, quindi automobili, in cui sia a livello agonistico sia a livello di condizione di uso di macchina sportiva per il pubblico normale, comprendeva due aspetti, confort e massima prestazione, che francamente sembravano abbastanza antitetici.

Questa eterna rincorsa, visto che di rincorsa spesso si trattava, per ottenere il minor peso possibile compatibilmente con il fatto che l'automobile doveva per esempio non solo arrivare in fondo ad una Mille Miglia, ma doveva arrivare bene o, in altre parole, l'automobile a fronte di un'apparenza esile, esigua, doveva reggere benissimo alle sollecitazioni e fornire grandi prestazioni.

Questo limite all'espressività che già viene superato inclinando le calandre sia pure in linea retta poi cessa e si iniziano ad avere dei grandissimi risultati, a cominciare dal '37 con il brevetto "Superleggera".

Si entra così in una seconda fase: quella della gabbia spaziale in tubi sottili modellata sulle linee guida della carrozzeria con la successiva graffiatura dell'alluminio.

Questo sistema offre la possibilità di lavorare in maniera abbastanza plastica la struttura tubolare e di sfruttare a fondo le possibilità della modellazione della lega d'alluminio. Certamente anche il sistema "Superleggera" poneva comunque dei limiti, ma sempre molto minori di quanti ne ponesse il sistema Weyman.

Con il sistema "Superleggera" nasce la perfetta e piena espressività di quella suggestione delle forme della velocità, della leggerezza e della prestazione, in un compendio che riesce a coniugare lo scatto felino proprio una quasi aggressività insieme a una grande armonia alla pacatezza delle superfici.

Prendiamo uno degli esempi che a me sembrano forse rappresentare più di ogni altro il concetto di quello che sto dicendo: "Villa d'Este". Nel "Villa d'Este" esiste la possibilità di analizzare perfettamente questo "contrasto", però ottenuto attraverso una perfetta integrazione e una armonia perfetta di fattori antitetici, cioè dell'essere una forma perfettamente, sinuosamente modellata con un equilibrio mirabile e insieme di mostrare la potenza nascosta ma evidenziata da un'apparente muscolatura.

Un po' di tempo fa andavano di moda le macchine cosiddette muscolose. Una moda discutibile, ma forse il fatto di vedere una macchina muscolosa avrebbe dovuto evocare la suggestione della creatura, dell'animale pronto al balzo, quindi bello, potente atletico.

Però la muscolatura di un'automobile va più indovinata che resa palese. E' la stessa differenza che c'è fra un culturista ed un atleta. Il culturista ha un eccesso di muscoli, l'atleta invece ha un corpo armonico nel quale la snellezza delle forme modella la muscolatura. La potenza dei muscoli è visibile ma non esageratamente visibile. Questo deve accadere anche nell'automobile.

La "Villa d'Este" esprime la perfetta armonia delle proporzioni ma recando marcate quel tanto che bastano le linee dei salti di modellato, dei passaggi di forma, delle unghiate e delle scanalature che esprimono questa potenza dei muscoli celati. Sono modellature che non sono riportate nella carrozzeria ma nascono insieme alla modellazione.

Quelli che in molti casi anche altri carrozzieri non solo italiani ponevano come modanature riportate, nella Carrozzeria Touring nascono già all'atto della modellazione e marcano delle linee il cui andamento sembra quasi crearsi per autogenerazione, cioè come una forma che si automodella in funzione di questa profilatura al vento, che secondo me rappresenta il massimo dell'espressività.

L'automobile si vende come ogni altro prodotto industriale o artigianale (nel caso che sia artigianale), secondo fattori evocativi. L'automobile evoca suggestione, deve suggestionare; le automobili, specialmente in determinati segmenti di mercato, ma si può anche generalizzare in qualunque segmento di mercato, come ogni prodotto industriale, deve

evocare qualcosa, deve comunicare.

E' un problema di comunicazione. Se il prodotto comunica o evoca determinate suggestioni, proprio per quelle suggestioni verrà scelto, verrà preferito, apprezzato e quindi usato.

Credo che la Carrozzeria Touring in quel segmento di mercato in cui operava, dall'inizio della propria storia fino all'ultimo periodo, abbia sempre perfettamente inteso e ben capito questa filosofia creando modelli che in quella determinata logica di utilizzo, per quel particolare tipo di clientela, offrivano le suggestioni che questi particolari clienti si aspettavano.

Non è semplice coniugare queste esigenze contrapposte perché, tra l'altro, utilizzando un criterio compositivo caratterizzato dall'estremo rigore del modellato piuttosto che da concessioni all'ornamento, la forza dei modelli della Touring era tale, come dice giustamente Angelo Tito Anselmi nel suo libro, che spesso il nuovo modello era talmente inaspettato, talmente forte e accentuato da creare quasi uno sgomento.

Un certo tipo di clientela poteva anche rimanere un po' sbalestrata poteva addirittura non apprezzarlo, non capirlo. Tant'era la carica di innovazione che il modello al suo apparire poteva creare. Ed effettivamente questo succede anche in molti altri casi.

I prodotti molto innovativi per coraggio, per linea, per invenzione, i prodotti che sovvertono i canoni o che escono dai canoni possono lasciare sconcertati. Solo verso la fine della vita del modello si poteva avvertire che la forza del modellato che rinunciava a qualunque ornamento poteva ammettere qualche ritocco, qualche elemento aggiuntivo. Direi, in conclusione, che alla Carrozzeria Touring si può applicare quello che in semiologia applicata al disegno industriale si esprime come concetto di "aderenza".

L'aderenza esprime la coincidenza della qualità estetica e dei contenuti tecnologici, prestazionali, quindi legati all'uso, legati al processo produttivo, legati ai materiali insieme all'intenzionalità che il progettista ha messo nel prodotto nel momento in cui lo ha concepito.

Se tutti questi fattori coincidono e si esprimono in una forma significativa, rigorosa, assoluta, quasi indiscutibile, vuol dire che questo prodotto è perfettamente aderente fra contenuti prestazionali, idea di chi l'ha concepito, prestazione e materiali impiegati; o in altre parole che è un prodotto aderente, cioè quasi imm modificabile, non ammette modificazioni se non al prezzo di sconvolgere, di squilibrare il capo d'opera.

Ecco: in molti prodotti della Touring questo concetto di aderenza è assolutamente e perfettamente leggibile.

Questa ritengo sia una qualità molto interessante che rende immediatamente riconoscibile un modello della Carrozzeria Touring dagli inizi fino all'epoca più recente.

Questa qualità può essere espressa con maggiore o minore accentuazione ma l'impronta caratteristica, la riconoscibilità del concetto di aderenza è proprio uno degli elementi forti delle vicende legate a questa carrozzeria.

ELIO ZAGATO

- Dire qualcosa dopo che ha parlato il professor Segoni è molto difficile per cui Vi prego di scendere di un gradino e accontentarVi di un intervento preparato un po' in fretta, per cui mi scuso in anticipo.

Sia io che l'ingegner Bianchi siamo figli di padri che hanno creato le aziende, per cui parlare del periodo anteguerra è un poco ricordare quello che abbiamo sentito dire.

Le due macchine che potrebbero essere in concorrenza fra Touring e Zagato sono, nell'anteguerra, le Alfa Romeo 1750. Mio padre aveva cominciato con la 1500 poi la Touring è entrata con il 1750 e con la 8 cilindri. Macchine in concorrenza fino ad un certo punto, direi. Mio padre veniva dall'esperienza aeronautica, aveva un accordo con l'Alfa Romeo ed aveva fatto un telaio a traliccio, una struttura fatta di tubi e di scatolati per alleggerire e renderla meno "torsionata". Con questa tecnica ha fatto le macchine dal 1926 fino al 1932 vincendo la Mille Miglia vincendo altre corse sempre secondo un criterio corsaiolo di far le macchine leggere.

In un certo momento aveva persino messo quel plexiglas sferico davanti ai fari per renderli un po' più aerodinamici. Naturalmente le nozioni di aerodinamica di allora erano interpretative.

La Touring, che veniva subito dopo, ha ripetuto la stessa macchina prendendo le stesse strutture in accordo con l'Alfa Romeo e migliorandole perché le ha rivestite di pannelli.

La differenza sostanziale fra i due tipi di macchina, era che quelle che faceva mio padre erano macchine fatte per correre o per chi voleva avere una macchina con la quale avrebbe potuto correre, e le macchine della Touring erano dello stesso tipo ma, molto più finite, molto più da turismo. Quindi a mio parere, non c'era una vera rivalità.

La Touring è entrata in produzione con l'Alfa Romeo mi pare nel '32: mio padre più di due macchine al giorno non poteva fare, mentre la Touring era attrezzata a farne molte di più. Quindi un antagonismo relativo, anzi io sono convinto che con l'avvocato Ponzoni magari era più difficile, ma con tuo padre mio padre si intendeva benissimo.

E veniamo al dopoguerra, quando si è accentuata questa differenza. E infatti io mi occupavo più della aerodinamica e del peso mentre la Touring si occupava di fare delle belle macchine.

Quella che io ho ammirato più di tutte fra le Touring è senz'altro il "Disco Volante" che è uscito in un momento in cui le macchine erano tutt'altro che aerodinamiche e tutt'altro che leggere. Era molto bello e vinceva. Peccato che non l'abbiamo fatto noi.

L'altra macchina che a me piaceva moltissimo era la Flaminia. Quando la Lancia ci ha dato il compito di fare delle Flaminia ha dato lo stesso compito a noi, a Pininfarina e a Touring. Diciamo che il Coupé Pininfarina (ci ho fatto anche una corsa) mi piaceva moltissimo, lo ricordo benissimo.

La nostra Flaminia, io dico che era bella, ma ha avuto successo soprattutto perché ha vinto molto. Giulio Cabianca ha fatto il tratto Milano-Bologna ad oltre 200 all'ora e parliamo degli anni '60-'61, ma lo spider Touring per me era il massimo.

Le tre macchine (poi è venuto Vignale ma con meno importanza) si sono fatte concorrenza ma si vendevano tutte e tre. C'è qualche cosa che invece mi è rimasta un po' di traverso ed è stato quando con abilità e intelligenza, la Touring ha adottato il marchio "Superleggera".

A me ha dato molto fastidio perché io pensavo che eravamo noi a fare le macchine leggere, e quel marchio ci ha dato non poco fastidio. Per rimediare, la Flaminia è stata chiamata Super Sport. Se avessi potuto decidere io avrei detto Super Sport di Zagato e Super Turismo della Touring.

Come ho già detto, subito dopo la guerra non c'è stato un confronto di macchine, ma solo interpretazioni diverse dello stesso tema. Noi cercavamo sempre di vincere le corse e le abbiamo vinte, loro facevano delle belle macchine.

Io devo riconoscere che le loro vetture erano più finite e fatte meglio delle nostre. Forse le nostre erano più leggere, perché quando era necessario essere leggero si rinunciava anche ad alcune prerogative come ad esempio la tenuta dell'acqua. Se ci piove dentro pazienza, uno mette l'impermeabile e amen, però vince.

Invece se vuole una macchina ben finita ben presentata, indubbiamente la Touring lo era.

Abbiamo tutte e due avuto un difetto, non so se si possa chiamare così, quello di esserci appoggiati troppo alle fabbriche italiane. E così la Touring ha chiuso, e noi abbiamo chiuso la produzione e ci occupiamo solo di design, stile progettazioni e prototipi. Abbiamo anche, questo lo devo dire, cercato qualche anno fa di metterci d'accordo col marchio Touring per far di due macchine un solo tipo di vettura. Non lo fanno in molti ma è vero.

Certamente ho dimenticato molte cose, ma non posso dimenticarne una ed è che il ricordo più bello che io ho della Touring è l'amicizia che ho con l'ingegner Bianchi Anderloni.

SANDRO COLOMBO

- Dopo questo intervento sulle affinità e i contrasti Touring-Zagato passerei la parola all'ingegner Lorenzo Ramaciotti, responsabile del Centro Stile della Pininfarina, che ci darà come è vista la Touring da uno stilista di oggi.

LORENZO RAMACIOTTI

- Farò un intervento un po' dal basso e dal dopo, perché io ho incominciato a lavorare nell'automobile quando la Touring non esisteva e quindi ho una visione un po' retrospettiva delle cose.

Dal basso perché operando in questo settore mi sento soprattutto un artigiano, in quanto quello che faccio lo faccio in maniera se vogliamo ingenua, sintetica, creativa, piuttosto che per una analisi di tipo culturale. Io mi vedo ancora come quand'ero ragazzino che schizzavo le automobili sui quaderni di scuola e cerco di fare il lavoro adesso con lo stesso entusiasmo con cui vedevo le automobili allora, e per questo vi voglio dare un ricordo di come ho conosciuto le vetture Touring.

Mio padre era molto amico di Omar Orsi che, all'epoca, era il proprietario della Maserati, essendo io un appassionato di automobili, tutte le volte che capitavo a Modena cercavo di andare con mio padre a visitare la fabbrica o a vedere come venivano costruite le automobili.

In quel periodo, la Maserati costruiva il 3500 con carrozzeria Touring per cui quando andavo alla Maserati vedevo tutte queste carrozzerie Touring che per me erano all'epoca le più desiderabili delle vetture sportive.

Poi, nel corso dell'attività professionale, lavorando con Alfa Romeo negli anni '70 ho conosciuto personalmente l'ingegner Bianchi Anderloni e ho potuto apprezzarlo come persona. Sono stato veramente affascinato da questo gentiluomo dal tratto molto particolare, quasi unico, e soprattutto da un designer completamente fuori dall'atmosfera da prime donne che di solito aleggia intorno ai grandi designer. Dico questo come piccolo ricordo personale.

Come vedo oggi lo stile della carrozzeria Touring? Avendolo scoperto da adulto perché negli anni '70 non c'era più, l'ho scoperto retrospettivamente un poco alla volta, prima alla mostra "Carrozzeria Italiana Cultura e Progetto", dove erano esposte alcune Alfa Romeo, poi attraverso il libro di Anselmi e poi ai concorsi di Eleganza.

Devo dire che più le vedo e più mi convinco che per un periodo non breve fa l'inizio degli anni '30 e gli anni '50 la Carrozzeria Touring ha prodotto un corpus di vetture nel numero e nella qualità tale da essere all'epoca il miglior carrozziere italiano del periodo, senz'altro il più grande.

Oggi ai concorsi di eleganza quando compaiono delle vetture Touring si è quasi sicuri che un premio verrà aggiudicato. La settimana scorsa a Bagatelle in tre categorie su nove hanno vinto vetture Touring. Il Best of Show è stata una 2900B e questo capita con una certa regolarità. A Villa d'Este questa primavera ha vinto nuovamente una vettura di Touring. Dire che oggi, retrospettivamente, le vetture Touring sono state collocate nella posizione che spetta loro nella storia dell'automobile.

Perché sono così belle? Devo dire che non ho delle ragioni oggettive per spiegarlo perché purtroppo ritengo che in tutti gli argomenti estetici la soggettività sia fondamentale.

E' difficile dire nella ricetta che ha portato a creare un bell'oggetto, che percentuale ci sia di una certa cosa, che percentuale ci sia di un'altra. Il risultato finale è sempre un fatto di sintesi in cui è abbastanza difficile andare ad analizzare le motivazioni. Però questa sintesi è, secondo me, la sintesi di alcuni elementi cardine che sono la semplicità del disegno, il dinamismo delle proporzioni, l'innovazione del tema estetico e la qualità costruttiva; il tutto omogenizzato da un fortissimo buon gusto.

Le Touring sono delle vetture di buon gusto. Le belle Touring non sono mai vetture vistose, ostentative, pompose o d'effetto; sono vetture semplici, sono vetture fondamentali, essenziali, che interpretano al meglio la meccanica che c'è sotto, e qui secondo me possiamo aprire una parentesi sulla collaborazione fra Touring e Alfa Romeo.

Su venti vetture che sono convenute qui a Trieste diciotto sono a meccanica Alfa Romeo; la simbiosi fra la meccanica Alfa Romeo e la carrozzeria Touring ha prodotto i risultati che vediamo qua fuori. Ritengo che la lunga collaborazione fra le due marche, porti nel tempo a una osmosi di conoscenze, di sensazioni e di risultati molto particolare e molto positiva.

Un esempio analogo più recente può essere quello di Pininfarina con Lancia. A un certo punto il carrozziere diventa una parte integrante della casa e interpreta al meglio le caratteristiche meccaniche delle piattaforme che gli vengono sottoposte.

Touring ha tratto il miglior partito dalle meccaniche Alfa Romeo. Erano meccaniche sportive con dei lunghi cofani con delle grandi ruote, molto dinamiche e mai pesanti, e questo fatto nel tempo ha portato a questo corpus di vetture eccezionali. Il risultato di questa sintesi di meccanica e di carrozzeria è a mio modo di vedere la grande vettura italiana.

Se dobbiamo fare riferimento alla grande vettura italiana degli anni '30 da contrapporre alle grandi vetture tedesche o francesi, si pensa subito ad un Alfa Romeo carrozzata da Touring.

Abbiamo i punti fondamentali dell'archetipo della vettura italiana, cioè la meccanica raffinata, le prestazioni di una vettura veloce e la carrozzeria leggera e scattante. Touring inoltre ha saputo padroneggiare con grande naturalezza vetture di dimensioni disparate con missioni nettamente diverse.

Pensiamo per esempio ad un Alfa Romeo 2900 B lunga che è una vettura estremamente compatta con missioni e soluzioni formali estremamente diverse ma padroneggiate con lo stesso buon gusto e la stessa maestria. Avendolo fatto posso dire che non è semplice passare da una dimensione all'altra e da un tipo di vettura all'altra, perché lo stesso tipo di modellazione lo stesso tipo di disegno applicato a vetture estremamente diverse produce dei risultati imbarazzanti, quasi caricaturali, e questa latitudine dello stile Touring è secondo me una cosa da sottolineare. Questo vuol dire padroneggiare perfettamente i tre elementi base che costituiscono il disegno di un'automobile.

Tre elementi che sono: le proporzioni e cioè il rapporto fra le parti, le dimensioni del cofano, del padiglione e del baule, il rapporto fra la larghezza e l'altezza della vettura, il modellato, che comprende la volumetria e le superfici che racchiudono questa volumetria e il decoro che sono i movimenti di lamiera le modanature, gli arricchimenti che

vengono messi sulla vettura.

Il risultato di insieme è la fusione di questi tre elementi, sono elementi che a posteriori come ha detto il professor Segoni, si possono analizzare separatamente.

Si può dire che su una certa vettura c'è una prevalenza dell'ornato sul modellato o che le proporzioni non sono corrette; ma al momento di fare la vettura, questi tre elementi vengono gestiti in maniera sintetica.

Quando si disegna una macchina, allora come oggi, si tirano delle linee e poi si aggiungono per sovrapposizione per stratificazione degli elementi, si cerca di realizzare un concetto che esiste nella nostra mente e di realizzarlo in maniera sintetica.

La forma nasce come risultato di un certo disegno in maniera naturale non per aggregazione di componenti.

Un altro elemento che ritengo importante sottolineare della Carrozzeria Touring è la capacità di affinamento di un tema. Ne abbiamo degli esempi anche qua fuori, su vetture come le 2500 SS e poi la "Villa d'Este": c'è tutta una evoluzione formale di un certo tema che viene sviluppato, evoluto, in maniera da non creare delle fratture fra una vettura e l'altra, ma di dare una continuità di sviluppo estremamente omogenea; questa secondo me è una capacità che è veramente molto chiara in tutto il corpus di vetture che va dagli anni '30 agli anni '50; vale per il Villa d'Este, ma anche per l'evoluzione delle Flying Star, per l'evoluzione delle Alfa Romeo degli anni trenta.

Secondo me, si comprende molto bene che dietro a questi risultati c'era una azienda fatta di persone, che avevano il loro nome, la loro faccia, avevano il loro gusto estetico.

Tutte le grandi aziende automobilistiche, da Bugatti a Ferrari, sono state fatte da persone, ognuna delle quali contribuiva con la parte del suo lavoro a un risultato finale estremamente omogeneo, estremamente di successo. Purtroppo devo dire è sempre meno bello fare questo mestiere perché di aziende fatte di persone c'è ne sono sempre meno.

Detto questo sulla parte diciamo formale delle vetture, non vorrei neanche io dimenticare gli interessi tecnici della Touring sia da un punto di vista costruttivo sia dal punto di vista dell'aerodinamica.

Devo dire che negli anni trenta il concetto di aerodinamica è stato un filone percorso da molti e che molti hanno percorso in maniera puramente formalistica cioè ne hanno tratto più che altro degli argomenti per creare delle forme.

Nel caso della Touring invece queste forme erano studiate con uno scopo ben preciso. C'era un filone di vetture Touring da competizione sulle quali l'aerodinamica non era un fatto puramente casuale ma era un fatto veramente funzionale.

Questo fatto, sposato alla tecnologia di costruzione, faceva sì che le vetture non fossero soltanto delle belle vetture, ma fossero delle vetture tecnicamente innovative, tecnicamente avanzate.

E' uno di quell'insieme di cose per cui le vetture Touring avevano fatto questo balzo in avanti rispetto agli altri. E' un discorso che, fra l'altro, anche altri carrozzieri dell'epoca cercavano di portare avanti facendo delle ricerche aerodinamiche con i mezzi a quel tempo a disposizione.

Un'altra cosa che mi ha molto colpito e affascinato è stato come nel dopoguerra, dopo aver per tanti anni collaborato con Alfa Romeo in maniera non esclusiva ma estremamente significativa, la Touring abbia ricercato dei partners diversi e li abbia ricercati non soltanto in Italia ma anche all'estero: Ferrari, Bristol, Aston Martin, Lancia, Pegaso, Lamborghini sono tutti dei clienti di Touring nel periodo del dopoguerra, anche perché il lungo sodalizio con l'Alfa Romeo con la quale Touring era stato così legato negli anni prima della guerra, sia stata la madrina del decollo industriale sia di Bertone che di Pininfarina con la Sprint per Bertone e con la Spider per Pininfarina.

Pininfarina produceva anche l'Aurelia B20-B24, ma il salto quantitativo nella produzione, quello che ha fatto passare da una linea artigianale a una linea più o meno industriale, è stata senz'altro la Giulietta Spider.

Oggi, grazie secondo me a quella partenza di cui fu madrina l'Alfa Romeo, Bertone e Pininfarina sono rimasti gli unici carrozzieri italiani che producono delle vetture in maniera regolare. Gli altri come Giugiaro e l'I.D.E.A. sono più che altro dei centri di design, ma non hanno una realtà produttiva al loro interno.

Purtroppo, avendo chiuso all'inizio del '67, Touring non ha partecipato a quella che secondo me, per lo meno per quelli della mia età, è stata la stagione più bella della carrozzeria italiana e cioè la fine degli anni 60, quando Bertone tirava fuori la Stratos e la Carabo e Pininfarina usciva con la Modulo 512S.

C'era un fermento di ricerca e di innovazione molto forte a cui purtroppo Touring non ha partecipato anche se alcune delle sue vetture degli anni del dopo guerra come la Pegaso, come alcuni prototipi da salone, mostravano una

potenzialità innovativa non indifferente e sostanzialmente intatta.

Che eredità ci lascia Touring? Senz'altro l'eredità non è da ricercare nelle modanature recuperate più o meno casualmente su certe vetture che circolano oggi, ma secondo me piuttosto su un gusto progettuale ed estetico nel proporre forme di buon gusto e nel valorizzare le persone e purtroppo per questo tipo di lascito, di eredità non esistono delle ricette di applicazione.

SANDRO COLOMBO

- Ringrazio l'ingegner Ramaciotti. L'ingegner Roberto Piatti dello Studio Idea avrebbe dovuto presentare una relazione, ma non ha potuto farlo personalmente in quanto è trattenuto a Torino per motivi di lavoro. Leggerà quindi la sua relazione l'ingegner Fano.

ROBERTO PIATTI

“CARROZZERIA TOURING: SPUNTI PER IL FUTURO”

- I mille corsi e ricorsi che popolano la storia dell'automobile, fanno apparire il termine “innovazione” estremamente pericoloso. Perfino l'interesse che di tanto intanto esplose intorno ad argomenti prettamente tecnici segue spesso mode contemporanee o i bisogni di un marketing sempre ingordo di argomenti nuovi o almeno vendibili come tali. Così è stato nell'alternarsi dei periodi di popolarità dei materiali utilizzati tradizionalmente per costruire l'automobile. Desiderando parlare di alluminio pensiamo interessante ricordare che le origini automobilistiche di questo materiale, vennero ben oltre la carrozzeria costruita nel 1953 e risalgono addirittura al 1924 quando la norvegese Bjerring tentò di trasferire la tecnologia dello “Space frame” in alluminio già utilizzato sugli autobus al settore automobilistico. Addirittura rivestimenti di carrozzerie in alluminio si trovano in realizzazioni milanesi (Belloni), dei primi anni del secolo anche se si trattava solo di rivestimenti di veicoli pensati secondo le regole della carpenteria del legno. Oggi, molti si sono accorti che il miglioramento prestazionale dei veicoli non è solo raggiungibile potenziando i muscoli di propulsori sempre più potenti. La prestazione non va intesa solo come valore assoluto, bensì come complesso di elementi, dove a nostro avviso il più importante è la qualità di erogazione della prestazione, vale a dire l'equilibrio dinamico del veicolo nel suo insieme.

Proprio questo modo di intendere la prestazione è stato a mio avviso il grande valore dei concetti ingegneristici della Superleggera Touring. Le Touring erano vetture che non esasperavano qualche prestazione in assoluto ma piuttosto sapevano combinare molto bene un insieme di prestazioni ad altissimo livello, erano “Gran routières” che non chiedevano rinunce: un commento che molte Gran Turismo contemporanee non sanno meritare.

Verso la fine degli anni Trenta Touring sapeva miscelare in una ricetta fantastica intuizioni convergenti che, elencate in estrema sintesi, sono:

- il desiderio crescente di forme ovoidali, di quelle che si potevano dire intuitivamente aerodinamiche;
- il progresso nella metallurgia di leghe leggere e la disponibilità di manodopera esperta
- la disponibilità di nuovi materiali trasparenti (plexiglas).

Del resto, proprio questo desiderio di forme sempre più profilate aveva messo in crisi il sistema costruttivo basato sull'utilizzo di intelaiature in legno con rivestimenti in tessuto tipo pegamoide.

Esempio significativo di come lo stile chiami a gran voce nuovi materiali o nel percorso inverso di come la disponibilità di nuovi materiali condizioni lo stile.

Il sistema Superleggera sostituiva la scocca in legno con una struttura reticolare in tubi di acciaio di piccolo diametro sagomati e saldati. Questa struttura veniva poi saldata ai longheroni dell'autotelaio per costruire un insieme di grande rigidità.

Per realizzare le superfici fortemente convesse del rivestimento di carrozzeria la scelta cadeva sulla lega di alluminio e da qui, per limitare i cordoni di saldatura, nasceva la necessità di modellare con il minor numero di giunzioni possibile fogli grandi come lenzuoli: cosa fattibile solo con manodopera di grande capacità.

Ricordiamo ancora che uno dei grandi segreti della concezione Superleggera era che il mantello di rivestimento era semplicemente graffiato in pochi punti alla struttura portante, mentre in altre zone il contatto accidentale era scongiurato da spessori in feltro, e questo significava svincolare l'abito esterno dagli sforzi di tensione e flessione.

In sostanza, le Touring erano leggere e resistenti e, fatto ancora più importante, le qualità tecniche si traducevano in grande guidabilità e comfort, permettendo di viaggiare per centinaia di chilometri veloci senza rinunciare al bagaglio

di una breve vacanza; doti che spesso molte veloci vetture contemporanee non sanno combinare con la stessa classe e naturalezza.

Ritorna così quanto ho accennato prima, ovvero come sia importante nell'automobile il termine presentazione inteso come qualità prestazionale, come equilibrio dinamico e non solo come dato matematico assoluto.

Oggi le automobili si costruiscono diversamente, le strategie industriali si muovono su altri terreni, eppure siamo convinti che in un'ottica moderna di uso dell'alluminio potrebbero essere ripercorse iniziative ispirate al concetto di fuoriserie oggi traducibili industrialmente con il concetto della vettura di nicchia.

Della Superleggera vorrei allora illustrare un'ipotesi di impiego dell'alluminio per vetture sportive da produrre in piccole serie. Quello che abbiamo cercato di approfondire con la nostra ricerca è l'analisi di come uno "Space frame" di alluminio possa essere per una vettura Gran Turismo una scelta di grande interesse per le opportunità tecniche, stilistiche e di riduzione di investimenti.

Il progetto su cui ci siamo concentrati è mirato ad una produzione di due tipologie veicolo, (barchetta due posti secchi e coupé quattro posti) da prodursi in circa 1000 esemplari/anno per ogni tipologia, per una vita produttiva di cinque anni.

Il disegno apparentemente elementare di insieme e delle sue parti singole è stato perseguito per ridurre al massimo l'incidenza del costo di trasformazione sull'economia globale della costruzione telaio, (sia per ridurre l'investimento sia per abbattere i costi variabili).

Per il coupé la tipologia costruttiva è uguale a quella della barchetta a dimostrazione della flessibilità del sistema (nei limiti del possibile le sezioni estruse potrebbero essere le stesse della struttura barchetta sviluppate in larghezza anziché in altezza). In conclusione i risultati ottenuti ci paiono un'interessante dimostrazione di come non sempre la costruzione di piccole serie metta in gioco grandi investimenti per stampi e attrezzature produttive.

Oggi l'alluminio può dirsi un materiale maturo, ma questa considerazione non deve farlo riferire indiscriminatamente ad ogni altro materiale, ed ogni volta tecnici e tecnologi devono valutare a fondo prestazioni e obiettivi, ponendo sulla bilancia l'inevitabile rapporto costi/qualità: anche questa è maturità.

Da questa analisi emerge come il prodotto di nicchia possa essere interpretato in chiave vincente anche in Europa, e come si apre un varco per quelle piccole produzioni specializzate che fanno parte della tradizione automobilistica italiana per quello che vorremmo definire artigianato tecnologico.

Cerchiamo di spiegarci meglio: artigianato e tecnologia sono termini con cui il design ha una certa familiarità: nel loro significato si colloca in sintesi estrema quel percorso evolutivo dei sistemi di organizzazione del lavoro che ha mosso anche l'automobile e il mondo della carrozzeria da un contesto di imprenditori, maestri d'arte, circondati dalla collaborazione dei pochi operai specializzati ad uno studio teorico delle applicazioni industriali dove l'automazione e la pianificazione dilatano la produttività banalizzando l'intervento dell'uomo.

Per anni, artigianato e tecnologia sono coesistiti, a volte quasi inconsciamente in molti prodotti, anche sull'automobile, eppure il pronunciarli insieme come attributi contemporanei di oggetto di industrial design crea ancora un certo effetto, quasi che la razionalità di un qualcosa disegnato per l'industria si vergognasse di non saper fare a meno di un contributo di abilità manuale.

Ma oggi, come abbiamo visto, esistono le basi di questo artigianato tecnologico un recupero dei valori manuali e delle competenze tipici della tradizione della carrozzeria italiana, abbinato e attualizzato dallo stato dell'arte raggiunto dalla tecnologia.

Artigianato tecnologico è quindi una via che riteniamo potrebbe riportare a piccole produzioni operate da specialisti dalle carrozzerie o dagli stessi grandi costruttori, a integrazioni delle grandi serie.

L'automobile riuscirebbe così ad essere, a dispetto della produzione artigianale, molto più hi-tec di oggetti costruiti su scala industriale riuscendo in più a non disperdere quell'enorme patrimonio che è parte della tradizione automobilistica italiana. E allora è chiaro come l'apparente contraddizione iniziale diventi un qualcosa di cui essere fieri.

SANDRO COLOMBO

- Come ha anticipato l'ingegner Ramaciotti, molte carrozzerie valide, e fra queste la Touring, hanno incontrato forti difficoltà nel tentativo di passare a una diversa dimensione industriale.

Chiedo all'ingegner Boscarelli di illustrare, in particolare, le difficoltà incontrate in questa fase dalla Touring.

LORENZO BOSCARELLI

- Io sono laureato in ingegneria ma non ho mai progettato nulla a differenza delle altre persone che sono a questo tavolo.

Sono però un grandissimo appassionato di automobili e quindi mi sono posto una domanda che credo elementare: queste magnifiche automobili che il genio del designer e dei carrozzieri italiani ha prodotto per così lungo tempo sono qualche cosa che può appartenere solo al passato, oppure può essere in qualche modo rinnovato; e seconda domanda, perché a un certo punto la carrozzeria artigianale italiana è uscita dal mercato? Cosa ha provocato questa sparizione di una tradizione così illustre e così ricca di prodotti che ancora oggi ci riempiono di entusiasmo?

Mi sono posto questa domanda da appassionato, ma siccome la mia professione è quella di consulente di management, ho cercato di dare un'occhiata, con gli strumenti che sono abituato ad utilizzare nella mia attività quotidiana, al perché voleva essere successo questo fenomeno.

Il fenomeno si è prodotto tra gli anni '50 e gli anni '60. Se noi guardiamo le riviste degli anni '50 che descrivono i saloni dell'automobile oppure i concorsi di eleganza che allora si tenevano, vediamo che c'era una produzione sterminata di carrozzerie, le une diverse dalle altre, su un gran numero di telai: carrozzerie che venivano continuamente rinnovate, stagione dopo stagione, dallo stesso produttore.

Questo fenomeno è diminuito radicalmente negli anni '60 e poi si è quasi annullato negli anni '70. C'è stata ovviamente, e continua ancora oggi, una forte produzione di prototipi, di idee, di forme; ma queste rimangono confinate negli studi delle case automobilistiche o dei carrozzieri.

Per darvi un'idea di che cosa è cambiato tra gli anni '50 e gli anni '60, guardiamo un telaio popolarissimo come la Fiat 600: su questo telaio sono stati costruiti oltre cento veicoli diversi. In altre parole, se noi enumeriamo tutte le diverse forme di fuori serie costruite sulla 600, ne troviamo più di cento.

Se guardiamo il modello Fiat di più grande diffusione nel decennio successivo, l'850, ci dobbiamo limitare a qualche decina di vetture speciali su questa macchina.

Era cambiato il mondo, e in questi anni erano scomparse dal mercato tantissime carrozzerie. Io credo che dobbiamo guardare a quello che è successo da tre punti di vista: un punto di vista di costume, cioè come il cliente della carrozzeria fuori serie si avvicinava al prodotto automobile, che cosa chiedeva a questo prodotto, che cosa voleva ottenere da questo prodotto; poi due punti di vista di tipo tecnico-economico: l'industrializzazione dei processi produttivi che è stata affrontata dalle case automobilistiche e l'incidenza sul prodotto del costo della manodopera.

Questi tre elementi sono alla base dell'evoluzione che noi osserviamo in quel periodo e che ha portato a un forte cambiamento dell'offerta di automobili fuori serie. Quello che io vi dirò oggi è solo l'inizio di una ricerca. La cosa mi appassiona e spero di svilupparla. Vi darò qui qualche indicazione preliminare.

La prima considerazione da fare quando si parla di carrozzeria automobilistica, è che l'automobile non viene dal nulla: l'automobile viene dalla carrozza. Quindi, quando noi pensiamo alle carrozzerie automobilistiche dei primi decenni del secolo, dobbiamo rifarci al mondo dalle carrozze per due ragioni: perché le prime carrozzerie automobilistiche erano costruite molto spesso da chi in precedenza aveva fatto carrozze, e perché i clienti delle automobili erano i clienti delle carrozze.

Questo è vero in Italia per diversi nomi di carrozzieri, uno è stato evocato nella relazione che ci ha letto l'ingegner Fano, è Belloni di Milano, che era un grande costruttore di carrozze e che ha scritto anche un libro sulle carrozze del 1902, che è ancora una pietra miliare della bibliografia riguardante le carrozze; altri due grandi carrozzieri passati dall'uno all'altro mondo sono Cesare Sala, che molti di voi sicuramente conoscono e Castagna; poi ce ne sono altri, ma questi sono i nomi più famosi.

Allora il carrozziere aveva di fronte un cliente che concepiva il prodotto come un prodotto unico, molto più adatto a illustrare la ricchezza, il successo è l'unicità del suo modo di essere qualcuno, che non come un oggetto d'uso comune.

Se voi guardate le carrozze, soprattutto le carrozze più ricche costruite alla fine dell'ottocento, e ai primi del novecento, voi vedete che sono oggetti unici. Non è possibile pensare a queste carrozze come a prodotti di serie. Sono fatte per qualcuno che voleva quel modello.

E' chiaro poi che il modello poteva essere anche riprodotto in un piccolissimo numero di esemplari. Per esempio Vittorio Emanuele II ha fatto costruire due carrozze quasi identiche, una per l'Arciduca Rodolfo D'Austria e l'altra per un suo nipote Carlo, che era figlio di sua figlia, ed era a sua volta figlio del re del Portogallo. Sono due carrozze da

bambini, (una è conservata al Museo delle Carrozze di Lisbona e l'altra a Schoenbrunn), che sono quasi identiche. Sono magnifiche ovviamente, ma era già una cosa abbastanza fuori dal comune.

La carrozza è sempre stata pensata per illustrare la potenza di chi la possedeva, e quindi era qualche cosa che richiamava un'idea di unicità e di grande decoro: questo si è trasferito nelle automobili.

All'inizio della produzione delle automobili le case automobilistiche tendevano a non produrre grandi quantità di automobili carrozzate. Producevano autotelai, e quindi il committente acquistava il telaio e poi voleva farne un oggetto con cui illustrare se stesso.

Parlando qualche settimana fa all'ingegner Bianchi Anderloni domandai: ma che cosa chiedevano i vostri clienti? Che cosa era la macchina per loro? Era un giocattolo - mi ha risposto - era qualche cosa con cui uno andava a vedere le corse a S. Siro, andava al Parco di Monza; ma solo Trossi - mi ha detto - poteva pensare di andare da Milano a Parigi. Quindi l'automobile per un lungo periodo di tempo, e per chi poteva permetterselo, è stata qualche cosa che doveva essere un oggetto unico, in cui riflettere le caratteristiche di personalità, di successo e di apparenza anche sociale di chi la possedeva.

A un certo punto, però, l'automobile è cambiata, è diventata uno strumento pratico, uno strumento di vita, uno strumento di lavoro; è cambiato il pubblico della committenza, perché ampliandosi il numero dei possibili clienti dell'automobile ovviamente è diminuita la domanda di qualche cosa che serviva ad autoglorificarsi o a giocare, ed è aumentata la domanda di chi aveva bisogno dell'automobile come il medico di campagna per andare a visitare i pazienti, più in generale di coloro che comunque si avvalevano della macchina per lavorare. Questo è accaduto tra gli anni Trenta e gli anni Cinquanta.

In questo periodo è successo anche un altro grande fenomeno: l'industrializzazione. Io ho ricercato un po' di dati che esprimono come sono variati nel corso degli anni i tempi di costruzione di un'automobile. Vi dico che sono risultati da prendere un po' con le molle, perché è difficile trovarli completamente affidabili, e non sono certissimo che tutti i numeri (pochi) che vi darò siano costruiti con gli stessi criteri. Derivano comunque da ricerche che hanno fatto il professor Duccio Bigazzi e il professor Amatori che forse voi conoscete.

Nel 1938, per costruire una Lancia ci volevano 703 ore. Nella media della gamma dell'epoca della Lancia questo tempo è diminuito assai poco per questo costruttore, con le conseguenze che tutti conosciamo. E' sceso a 400 ore circa nel '59-'60; cioè in vent'anni la Lancia è passata da 700 ore a 400 ore per fare un'automobile. Questo la Lancia lo ha poi pagato con la sua fine come azienda indipendente.

Ma in altri casi le cose sono andate molto più rapidamente: l'Alfa Romeo impiegava 1100 ore per fare una 1900 nel '51; nel '53 ne impiegava già solo 518; quindi in due anni avevamo dimezzato i tempi.

Se guardiamo alla Fiat i numeri sono ancora più significativi. Per fare una Topolino ci volevano 126 ore nel '38, nel '57 per fare un 600 ci volevano 46 ore. Questi tempi comprendono sia la meccanica sia la carrozzeria. Una 508, cioè una 1100, nel '38 richiedeva 223 ore; una 1100 nel '57 era fatta in 117 ore. Qui vediamo un crollo dei tempi produttivi, mentre per costruire una carrozzeria artigianale questo non poteva accadere e non è accaduto.

Abbiamo sentito la relazione di Piatti, che io ho trovato molto interessante, che propone un nuovo modo di concepire l'automobile con un sottoinsieme invisibile e con un mutamento solo nella parte estetica.

Forse si può avere un'evoluzione di questo genere, ma allora la carrozzeria italiana artigianale non ha saputo prevedere una evoluzione di questo tipo.

L'altro fenomeno di cui voglio parlare è il tema del costo della manodopera. Se noi prendiamo il prezzo di una macchina di grande serie in tre momenti storici: la Topolino nel '37-'38, la 600 nel '58 e la 127 nel '69 e confrontiamo il prezzo di mercato di questi tre oggetti con il costo della manodopera di un operaio, si evidenziano questi tre valori: la Topolino nel '38 costava 7.500 lire e 1.000 lire di manodopera (ho preso questo parametro ipotizzando idealmente che per fare una fuori serie ci vogliono circa mille ore, ma prendiamolo con molto beneficio di inventario), equivalevano al 30 % del costo del veicolo finito. Per la 600 nel '58, che costava 625.000 lire, 1000 ore equivalevano a circa al 50 % del prezzo del veicolo finito, cioè si passava dal 30 % al 50 %.

Nel '69 per una 127 che costava 920.000 lire all'epoca, 1000 ore di manodopera equivalevano a circa al 70 % del prezzo del veicolo finito. Quindi non riuscendo a comprimere i tempi di produzione artigianale il costo della manodopera diventava sempre più pesante e quindi metteva praticamente fuori mercato il prodotto artigianale.

Questi sono secondo me i motivi che hanno causato la sparizione del fenomeno artigianale. Il cambiamento dei gusti del pubblico, la industrializzazione del prodotto di grande serie, e l'aumento vertiginoso (per altri versi estremamente

positivo) del costo della manodopera.

Ora ritorno alla prima domanda. Da appassionati noi vorremmo che tutto quello che di bello ha fatto la carrozzeria italiana in passato si potesse riprodurre.

Ci sono delle idee innovative dal punto di vista tecnico: è possibile che queste idee possano alimentare un ritorno di artigiani e di designer che abbiano lo stesso gusto, la stessa classe e la stessa raffinatezza che hanno dimostrato coloro che hanno creato e fatto vivere la carrozzeria Touring, per dar luogo a prodotti che ci possano dare altrettanto entusiasmo e soddisfazione.

SANDRO COLOMBO

- Prima di chiudere questa nostra tavola rotonda lascio la parola al pubblico. So che la cosa più difficile è fare la prima domanda, per cui incarico l'amico Adolfo Orsi di proporla.

ADOLFO ORSI

- Il Dottor Zagato ha accennato ad un ipotesi di fusione che era nata tra la Carrozzeria Zagato e la Carrozzeria Touring. Siamo curiosi sapere in che periodo era stata ipotizzata questa fusione.

ELIO ZAGATO

- La risposta è molto breve. Il periodo è abbastanza recente. Si voleva valorizzare con i due marchi due tipi di produzione, poi le vicissitudini ci hanno impedito di concludere.

CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI

- Posso aggiungervi che la differenza accennata da Elio fra le Touring e le Zagato, poteva essere sfruttata facendo una fusione del genere: producendo la stessa vettura con lo spirito più sportivo o con lo spirito più turistico, e mettendo insieme le due cose per ottenere possibilità di costi e di produzione molto più ridotti.

Inoltre, questo avrebbe permesso di creare, non se ne risenta la Pininfarina, un polo a Milano. La carrozzeria a Milano ha avuto un grosso passato, decenni e decenni fa. Perché non pensare ad un ritorno? Naturalmente quando si parla di queste cose parla più il cuore che la realtà, e quindi la cosa è rimasta lì.

ADOLFO ORSI

- Vorrei approfittare per fare un ringraziamento. Come famiglia Orsi vorrei dire un grazie all'Ingegnere Bianchi Anderloni perché nel 1957, con la creazione del 3500, la Maserati da fabbrica di vetture prevalentemente da corsa è passata a una fabbrica con una visione di produzione di vetture di Gran Turismo e credo che senza la collaborazione della Carrozzeria Touring questo passo sarebbe stato molto difficile.

Il 3500 Touring fu prodotto dal '57 al '64 in più di 2000 esemplari, e credo che in quel periodo sia stata la vettura di Gran Turismo ad alte prestazioni che ha avuto il maggior successo di mercato, e quindi un grazie da parte nostra.

Un secondo grazie come appassionato di automobili all'ingegner Bianchi Anderloni e alla carrozzeria perché quando vado all'estero vedo che le vetture italiane sono sempre premiate, come già accennato da Lorenzo Ramaciotti nel suo intervento di prima, la scorsa settimana ero a Bagatelle e ho potuto constatare ancora una volta che le vetture italiane sono le più ammirate all'estero: oltre al Best of Show hanno vinto altre tre o quattro premi, e questo come italiano mi fa sempre molto piacere.

CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI

- Sono io che voglio ringraziare Orsi, perché con queste parole mi ha ricordato suo nonno e suo papà che io ho amato e conosciuto molto bene.

GIORGIO MARZOLLA

- Vorrei domandare all'ingegner Bianchi Anderloni se qualcuna di quelle macchine che oggi ammiriamo molto, come era già successo tanto tempo prima con l'Alfa di Ricotti, ha creato scandalo o ha avuto al suo apparire più critiche che lodi.

CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI

- La domanda è un po' difficile: io potrei rispondere aggirando l'ostacolo. Qualche critica l'abbiamo avuta nei nomi che davano alle nostre macchine. Noi oggi abbiamo qui un "Soffio di Satana" che ha avuto un successo notevole, perché è stata una delle prime macchine aereodinamicheggianti; era stata costruita per l'Alfa Romeo e ce ne ha fatti fare alcuni esemplari.

In principio la vendita era stata resa difficile proprio dal fatto di questo "Satana". Poi la prima l'ha comperata d'Annunzio e allora ha rotto l'incanto, la seconda la acquistò la famosa Gina Cigna che le persone più anziane ricorderanno come un soprano eccelso e allora la macchina è andata.

MARCO RODDA

- Una domanda molto semplice, dalla quotidianità. La faccio all'Ingegnere Bianchi Anderloni. Nella sterminata produzione di vetture che oggi ci sono, c'è qualcuna che guardandola, vedendola lei riconosce come possibile interprete non tanto del design ma della filosofia Touring?

Oggi ci sono automobili molto sportive, ci sono barchette ci sono monovolumi, però la vettura da turismo resta intesa come voi l'avete creata l'avete portata avanti forse oggi io non la ritrovo e quindi chiedo a Lei se nella riproduzione attuale la rivede.

CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI

- L'ingegner Colombo mi suggerisce il percorso che sta seguendo la Audi con l'alluminio. L'Audi è andata oltre ha fatto tutto di alluminio, il telaio, la scocca ecc.

Mi fa piacere vedere che questo oggi segue una pista che noi avevamo iniziato decenni e decenni fa.

La tendenza alle vetture da Gran Turismo questo ritorno direi quasi anche stilisticamente alle vetture di una volta coinvolge un pochino quella che era la strada della Touring.

Noi abbiamo fatto la Maserati alle quale ha accennato Orsi, la Aston Martin e prima la Bristol. Sono tutte macchine che hanno una impostazione da turismo, nel senso della vettura su distanze diverse con la comodità più che sufficiente, ma con la prerogativa di far divertire chi le porta in giro.

LORENZO RAMACIOTTI

- Io vorrei cercare di ricollegarmi a questa domanda perché la trovo interessante ed è questo: Alfa Romeo e Touring hanno creato la formula del Gran Turismo all'italiana.

Erano delle vetture molto veloci confortevoli in cui si poteva stare non solo in due scomodi ma si poteva stare anche in quattro o cinque persone abbastanza comode, e trasferirsi rapidamente da un posto all'altro sulle autostrade che all'epoca cominciavano ad essere costruite.

La cosa triste che trovo io è che se dobbiamo oggi cercare un paragone a questo tipo di vettura non abbiamo nessuna vettura in Italia che risponda a questo tipo di identikit.

Abbiamo vetture estremamente di prestigio come le Ferrari, ma dopo c'è una specie di buco nel quale l'industria automobilistica italiana non è più presente e Alfa Romeo e Lancia sono dei nomi che non hanno oggi più quel tipo di vettura quel tipo di appeal che vediamo nelle vetture che sono qua fuori.

Ecco volevo semplicemente sottolineare la perdita di credibilità e di presenza da parte delle industrie italiane in questo tipo di settore. Quindi la domanda mi sembra molto corretta perché è difficile oggi fare dei nomi se non di vetture costruite all'estero.

- [6]Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

1. http://www.virtualcar.it/gallery.php?ima=6c_2500_veste_tour&an=a&id=9579&num=1&this=1&mini=0&comment=Alfa+Romeo+6C+2500+Touring
2. <http://www.virtualcar.it/?p=9446>
3. <http://www.virtualcar.it/?cat=329>
4. <http://www.enzociliberto.it/aisastoryauto/fascicoli/fascicoli.htm>