

REGISTRO INTERNAZIONALE TOURING SUPERLEGGERA

**VISITATE IL NOSTRO SITO COMPLETAMENTE
RINNOVATO**

Visit our web-site totally renewed!!

www.registrotouringsuperleggera.com

Aspettiamo Idee e suggerimenti !!

We look forward to receiving your ideas and suggestions!!

SEGRETERIA SOCI - *Members Secretary* -Dott.sa Alessandra Giorgetti
Via Carducci 38 20019 Settimo Milanese (MI) tel.+3902.32861155
fax + 3902.32861150 - e.mail: info@registrotouringsuperleggera.com

CONSERVATORE - *Curator* - Ing. Giovanni Bianchi Anderloni
Via del Frantoiano 74 - Piano del Quercione - 55054 MASSAROSA - LU
Tel. +39.347.1050790 - e.mail: gba@registrotouringsuperleggera.com

31 Dicembre 2023

N° 52

*Registro
Internazionale
Touring
Superleggera*

***La Touring e il Gruppo Rootes:
L'inizio della fine
Touring and Rootes Group:
Beginning of the end***



Superleggera

AUTUNNO 1961

In quell'anno avevo gli esami di Maturità Classica, ma, a giugno avevo preso un esame, latino, da riparare a settembre. Quasi per compensare la mancata vacanza, i miei genitori, dopo la sospirata Maturità, mi mandarono a Sallanches, in Alta Savoia, a perfezionare la lingua francese, presso una famiglia di amici che mi aveva già ospitato altre volte. Avrei dovuto rientrare a Milano alla fine di Ottobre per l'inizio delle lezioni al Politecnico. Ma, dopo solo due settimane di permanenza, ricevetti una telefonata da mio padre che mi comunicava un cambiamento di programma e avrei dovuto rientrare verso il dieci di ottobre, perché c'era una sorpresa che mi aspettava.

Tempo un paio di giorni per prenotare il viaggio in treno di rientro a Milano e salutati gli amici, presi il treno per Annecy, dove avrei dovuto cambiare il treno, per Torino e Milano. Ad Annecy, però, quando arrivò il nuovo treno, non mi accorsi che la prima metà proseguiva per la mia direzione, mentre la seconda metà aveva come destinazione Parigi! Ovviamente sono salito dalla parte sbagliata e quando poco dopo è passato il controllore mi avvisò dell'errore! Sceso a Ginevra trovai quasi subito un altro treno per Torino-Milano, ma avrei ritardato di tre o quattro ore sul previsto. Telefonai a casa per avvisare (allora non c'erano i telefoni cellulari e le telefonate internazionali non erano così facili e immediate!). Mia madre mi disse di lasciare i bagagli a casa e di raggiungerli al Ristorante Savini, in Galleria Vittorio Emanuele: allora era il più famoso ristorante di Milano! Quando finalmente arrivai, trovai tutta la famiglia, zii e cugini compresi e l'Avv. Ponzoni, socio di mio padre con la moglie, Signora Sofia; tra mio padre e Ponzoni mia madre, due personaggi che non conoscevo. Erano al brindisi e mia madre mi spiegò che stavano festeggiando un nuovo accordo, molto importante per la Carrozzeria Touring: era stato siglato proprio in quei giorni, il contratto con l'importante Gruppo industriale Inglese nel campo automobilistico, per costruire in Italia dapprima il modello Hillman Super Minx e, a seguire, altri modelli con la progettazione di una nuova vettura.

Pochi mesi prima, il modello Hillman Super Minx aveva vinto il concorso per "Il Taxi Europeo", suscitando molto interesse nel settore dei trasporti pubblici urbani di tutta Europa. Tuttavia c'era una grossa difficoltà: l'Inghilterra, o Regno Unito, non era ancora entrata nel Mercato Comune Europeo e pertanto l'importazione di qualsiasi prodotto industriale nei paesi Europei era gravato da dazi doganali che erano stati eliminati fra i paesi membri. Pertanto il Gruppo inglese fondò a Milano la Società Rootes Italia, firmataria del contratto con la Touring per il montaggio delle vetture Super Minx con parti meccaniche provenienti dall' Inghilterra e con la costruzione di elementi della carrozzeria, la selleria ed altri particolari.



Fig. 1 – La visita al nuovo stabilimento di Nova Milanese da parte del Sig. Carless Direttore di Rootes Italia (primo a sinistra, accompagnato dal Console Generale Inglese di Milano, con cappello e abito scuro) guidati da Carlo Felice Bianchi Anderloni, a destra, e da Gaetano Ponzoni, più arretrato con gli occhiali.

Pic. 1 – Mr Carless, Director of Rootes Italia (first on the left, next to the English Consul General in Milan in a dark suit and hat) visiting the new Nova Milanese plant accompanied by Carlo Felice Bianchi Anderloni (on the right) and Gaetano Ponzoni (with glasses, in the back).

A tale scopo la Carrozzeria Touring allestì un'apposita linea di costruzione e montaggio nel nuovo Stabilimento di Nova Milanese e il brillante inizio non faceva certo presagire quello che sarebbe successo di lì a poco più di due anni.

La consegna dall'Inghilterra delle parti meccaniche, come previsto da contratto, iniziò regolarmente ed altrettanto regolarmente la Touring procedette alle costruzioni delle parti di sua competenza e le prime vetture ad essere consegnate sul mercato italiano. In particolare i primi taxi appositamente allestiti fecero la loro comparsa per le strade di Milano: nelle foto 2 e 3 vediamo due esemplari le cui fotografie comparvero su tutte le pagine pubblicitarie delle riviste e dei giornali italiani.



Fig 2-3 – Due fotografie pubblicitarie delle prime Hillman Super Minxs nello speciale allestimento di Taxi, con la tipica verniciatura verde-nera, caratteristica delle auto pubbliche degli anni 50/60 in Italia.

Pics 2 & 3 – Advertising shots of the first Hillman Super Minxes with special Taxi setup and the distinctive black-and-green paint of the Italian public cars operating in the 1950s and '60s.



Fig. 4 – La copertina del depliant.

Pic. 4 – Brochure cover.



Fig. 5 e 6 – Due dettagli della nuova vettura.

Pics 5 & 6 – Two details of the new model.



Fig. 7 – Una visita di funzionari Rootes alla linea di montaggio della Super Minx.

Pic. 7 – Rootes executives visiting the assembly line of the Super Minx.

Iniziarono anche alcune consegne ad acquirenti privati, sicuramente attratti dalla reputazione di qualità della Carrozzeria Touring.

Purtroppo, come più volte ho ricordato, i registri originali della Carrozzeria Touring, con tutte le schede delle vetture costruite dal 1926, andò perduto pochi mesi dopo la chiusura dello stabilimento di Nova Milanese e non sono in grado di ricostruire il numero totale delle vetture costruite.

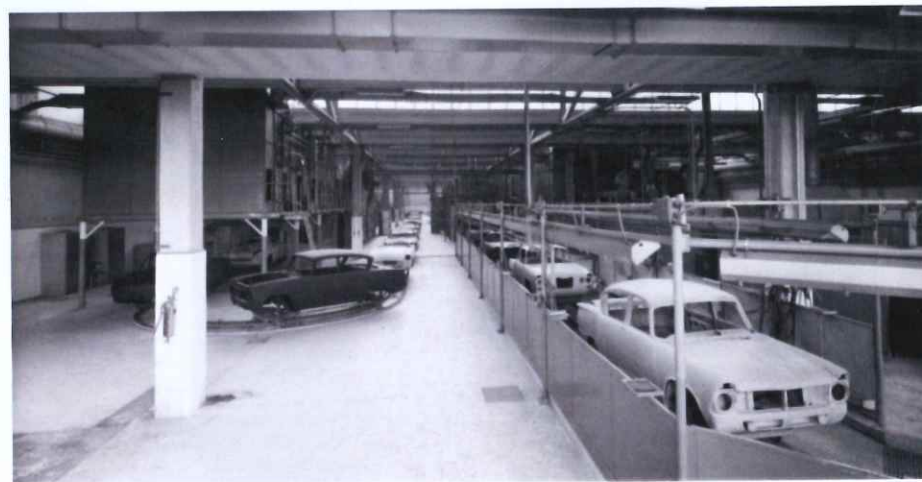


Fig. 8 – Una panoramica dell'impianto di verniciatura automatico dello stabilimento di Nova Milanese: a quell'epoca era uno dei più grandi di Europa ed era in grado di verniciare completamente fino a 70 vetture al giorno! Tuttavia, anche nei periodi di massima produzione, si raggiunse al massimo una produzione giornaliera di 35-40 vetture.

Pic. 8 – Bird's-eye view of the automated paint shop of the Nova Milanese plant: at the time one of the biggest in Europe, it could fully paint up to 70 cars a day! Even in peak production times, though, the maximum daily output was 35-40 vehicles.

LA SUNBEAM ALPINE

Il contratto con il Gruppo Rotes prevedeva, oltre al montaggio delle Hillman Super Minx, anche il restyling e la costruzione, sempre con meccanica fornita dall'Inghilterra, del modello sportivo Sunbeam Alpine. Questa vettura era una spider tipicamente all'inglese, con linee molto vistose, come nelle pinne posteriori esageratamente evidenziate, forse alla ricerca di una identità che lo distinguesse a prima vista dagli altri spider inglesi, come le MG e le Triumph.

Per Carlo Felice Bianchi Anderloni e i suoi disegnatori il compito fu facilissimo, perché bastò tirare la linea classica delle fiancate di tutte le vetture Touring allora in produzione (Maserati 3500 GT, Lancia Flaminia GT e Convertibile, Alfa Romeo 2600 Spider) per trasformare radicalmente un brutto anatroccolo in cigno!!



Fig. 9 – Una Sunbeam Alpine originale del 1961 (foto dal web), con evidenti le antiestetiche pinne posteriori.

Pic. 9 – An original 1961 Sunbeam Alpine (photo taken from the Web) with the distinctive flashy rear fins.



Fig. 10 – Dopo la cura Touring, lo spider è molto più elegante!

Pic. 10 – After the "Touring treatment", the roadster appears way more elegant!



Fig. 11 – 1962, presentazione ufficiale dell'Alpine-Touring all'Hotel Gallia di Milano: nella foto Carlo Felice Bianchi Anderloni descrive la vettura ad un apparentemente perplesso Gianni Mazzocchi, fondatore e proprietario della rivista Quattroruote.

Pic. 11 – Official presentation of the Alpine-Touring at Hotel Gallia in Milan (1962): this shot shows Carlo Felice Bianchi Anderloni illustrating the new model to an apparently perplexed Gianni Mazzocchi, founder and owner of Quattroruote magazine.

La Sunbeam Alpine nella nuova livrea ebbe un discreto successo e le vendite che ne seguirono, in Italia ed in Europa, all'inizio furono molto confortanti.

Anche in questo caso, per le ragioni ricordate più sopra, non ho alcun riferimento circa il numero totale delle vetture prodotte.

Nel data-base del Registro Touring, posso contare undici Alpine (sembrano poche, ma in proporzione al resto non lo sono!) di cui una circolante in Nuova Zelanda!

NUOVA LINEA

SUNBEAM ALPINE



LA prestigiosa automobile sportiva

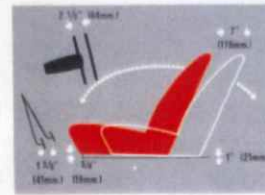
Il successo internazionale della SUNBEAM si rinnova oggi con il modello ALPINE - nuova linea - che esce montato in Italia dagli Stabilimenti della Touring Superleggera, la Touring Superleggera ha infatti studiato e stilizzato il disegno di questa nuova Alpine le cui caratteristiche prettamente inglesi di sicurezza, stabilità e robustezza si fondono con le linee snelle ed eleganti di gusto italiano.

La SUNBEAM ALPINE vi dà il comfort della berlina, il suo motore di 1592 c.c. supera i 165 Km. all'ora ed i freni a disco sulle ruote anteriori (con servofreno che consente frenate potenti e progressive con minimo sforzo al pedale) contribuiscono ad offrirvi la più alta garanzia di sicurezza. Il dispositivo «Overdrive» applicato sulla «terza» e sulla «quarta» assicura maggiori velocità ad inferiore regime di giri con conseguente minor consumo di combustibile.



Fig. 12 e 13 - Le prime due pagine della brochure.

Pics 12 & 13 - First two pages of the brochure.



I sedili anteriori di tipo sportivo, di nuovo disegno, sono molto confortevoli e sicuri. Lo schienale avvolgente, imbottito di gomma, presenta bordi sagomati che evitano gli spostamenti del corpo nelle curve. Il cuscino è in gomma-piuma sostenuto da intelaiatura di gomma. Il sedile è spostabile sia avanti che indietro di 172 mm. Lo schienale è reclinabile, il volante può essere regolato col sistema telescopico (84 mm.) ed è possibile regolare anche i pedali. Ogni vettura è provvista di attacchi per cinture di sicurezza. Il vano portabagagli, rinnovato nella forma, ha maggior capacità (litri 0,320) e colloca il cofano a bilanciere con serratura a scatto. La ruota di scorta e gli attrezzi sono sistemati a ridosso della parete centrale del vano portabagagli e sono bene accessibili. Il pavimento è ricoperto da un tappeto protettivo. I due serbatoi accoppiati sono nascosti da pannelli nei parafrangenti ed hanno la capacità di 51,15 litri.

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA SUNBEAM "ALPINE"

MOTORE:

Quattro cilindri in linea con valvole in testa inclinate con aste a bilanciere. Doppio carburatore invertito Zenith; quattro supporti in gomma antivibratori.

Alleggio e corsa: 81,5 x 76,2 mm.

Cilindrata: 1592 cc. Il motore sviluppa una potenza massima di 85,5 HP a 5200 giri.

Rapporto di compressione: 9,1 : 1.

Accensione: bobina e spinterogeno - Anticipo automatico centrifugo con regolazione a depressione.

Raffreddamento: pompa centrifuga e ventilatore a 4 pale.

Regolazione a temperatura: per il rapido riscaldamento del motore.

Radiatore: a tubazione verticale con aerofreno superiore.

TRASMISSIONE:

Freno: monodisco a secco «Borg & Beck», azionato idraulicamente da pedale a perno superiore.

Cambio: a quattro velocità e retromarcia, con sincronizzatore sulla 2°, 3°, 4°. Leva del cambio corta, a «clicche».

Rapporti totali: quarta 3,88 : 1

terza 4,80 : 1

seconda 7,38 : 1

prima 11,538 : 1

retromarcia 14,615 : 1

(con «Overdrive» 3,123 per la quarta e 3,854 per la terza).

Assale posteriore: «semifittante» con ingranaggio ipoidale (rapporto 3,89 : 1).

La costruzione unitaria del telaio e della carrozzeria, di nuova concezione, comprende una traversa ad «X» ed accoppia, ad un basso peso e ad un basso centro di gravità, eccezionale solidità e rigidità.

SOSPENSIONI:

Sospensione anteriore: ruote indipendenti, impinge moltoni elicoidali, al mangrovia-elicoidale e trapezi ocillanti. Grossi tamponi in gomma sistemati tra i

Assale sotto gli occhi una vasta gamma di strumenti disposti razionalmente per rendere rapida la lettura durante la corsa. Uno sguardo a questo cruscotto coprirà anche il guidatore più esigente. La guida, di estrema leggerezza, risponde alle minime sollecitazioni ed il volante a due razze è regolabile per una migliore e più adeguata posizione di guida. La corta leva del cambio a «clicche» permette cambi rapidi e sicuri. Al centro del cruscotto, imbottito in gomma sia nel bordo superiore che in quello inferiore si trovano: il contagiri, il contachilometri, il contagiri, il manometro olio, il termometro acqua e l'indicatore livello benzina. Sotto gli strumenti sono stati sistemati i comandi: luce quadro, fari e tergicristallo. La spia accensione fari e lampeggiatori sono stati disposti in maniera ben visibile. I sedili sono stati studiati per assicurare un comodo sostegno nelle curve strette.

Interni confortevoli e spaziosi



motori ed a loro punto di appoggio assorbono gran parte dei rumori e delle vibrazioni.

Ammortizzatori telescopici interni a vite molle elicoidali.

Barra di torsione antirullo sistemata fra i trapezi inferiori della sospensione.

Sospensione posteriore: a balestre semiaffittate.

Ammortizzatori telescopici ad azione diretta stabilizzano la vettura.

FRENO:

Freni a disco anteriori: «Dixing» di 250 mm. di diametro.

Freni a tamburo posteriori: di 225 mm. di diametro con superficie frenante totale di 19,02 cm².

Freno a mano meccanico sulle ruote posteriori, con leva a lato del guidatore.

Serbatoio sistemato nei parafrangenti posteriori. Capacità litri 51,15.

Ruote: cinque ruote in acciaio stampato con aperture di raffreddamento e con disco coprimozzo.

Ruota di scorta sistemata verticalmente nel vano portabagagli. Ogni ruota è munita di cerchio cromato.

Pneumatici: Pirelli 6,00 x 13 intesiati di nastro.

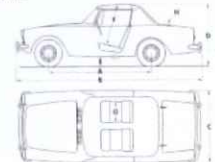
SISTEMA ELETTRICO:

Batteria a 12 volti e 42 A/h, situata sotto il sedile posteriore. Avviamento a relais comandato a chiave.

Dinamo Lucas ventilata, con regolatore di tensione. Due potenti proiettori asimmetrici con commutatore a pedale. Luci di posizione indipendenti. Catarifrangenti e luci di stop incassati. Lampeggiatori di direzione a ritorno automatico, azionati da leva sul piantone di guida; tale leva aziona anche il lampeggio

antibagaglia. Luce interna. Graduatore dell'intensità luminosa degli strumenti.

Strumentazione: tromba bilaterale, tergicristallo a due velocità, spruzzatore lavavetro, spie per accensione, fari, lampeggiatori, «Overdrive», tachimetro con contachilometri totale e parziale, contagiri, manometro dell'olio, termometro dell'acqua e misuratore del livello della benzina, attacchi per cinture di sicurezza, maniglia per i passeggeri, sistema di ventilazione.



DIMENSIONI

A Passo m. 2,184

B Lunghezza totale m. 3,944

C Larghezza totale m. 1,537

D Altezza massima m. 1,308

E Altezza minima m. 0,208

F Altezza sella interna dal sedile anteriore m. 0,880

G Larghezza sedile anteriore m. 0,490

H Capacità bagagliaio m³ 0,304

PESI (approssimativi)

Un ordine di marcia (con benzina ed acqua) 1067 Kg.

A secco 1026 Kg.

ACCESSORI A RICHIESTA: Tettuccio rigido (hard top). Ruote a raggi. Pneumatici a fascia bianca. Orologio Accendisigari. «Overdrive».



ROOTES ITALIA S.p.A.
HILLMAN - HILBER - SUNBEAM
SINGER - COMMER - KARRER
Torre Velasca - Piazza Velasca, 5 - Milano

La fabbrica si riserva il diritto di modificare i prezzi e le caratteristiche delle proprie vetture in qualsiasi momento e senza preavviso, tutte le vendite saranno subordinate a prezzi ed alle condizioni esistenti al momento della consegna. Organizzazione di vendita e servizio assistenza in 183 Stati. ROOTES-Service.



Fig. 14 e 15 - Le altre pagine della Brochure.

Pics 14 & 15 - Remaining pages of the brochure.

LA SUNBEAM VENEZIA

Ala fine del 1962, fu dato il via alla terza fase della collaborazione con il Gruppo Rootes, con la progettazione e la realizzazione di una nuova Coupé Superleggera con meccanica della Alpine e in pochi mesi fu realizzata la Sunbeam Venezia, il modello che ebbe il maggior successo commerciale, confortato dal maggior numero di vendite. Fu una tipica realizzazione in "stile" Touring, con le stesse linee tese della fiancata, come tutte le altre vetture in costruzione in quel periodo, come ricordato più sopra.

All'inizio fu accolta dal pubblico con un po' di freddezza, ma, anche grazie alla efficace campagna pubblicitaria organizzata dalla Rootes Italia, il successo fu in costante crescita. Nonostante ciò, mio padre, con una nota di tristezza, la chiamava "La mia Cenerentola", forse perché fu la vettura che coincise con il tracollo del Gruppo Rootes, che trascinò la Carrozzeria Touring nel baratro!



Fig. 16 – Questa e quelle che seguono, fa parte del primo servizio fotografico della nuova vettura, eseguito a cura della Rootes Italia: notate la targa di immatricolazione inglese, quasi a dimostrare che quella è una creazione dell'industria d'oltre manica e non l'opera di design di una famosa Carrozzeria Italiana.

Pic. 16 – This picture and the following were part of the first photoshoot organised by Rootes Italia for the launch of the new model. The UK license plate aimed to present it as a product of the British car industry rather than the creation of a renowned Italian coach builder.



Fig. 17 e 18 – Altre due foto del servizio fotografico pubblicitario "inglese".

Pics 17 & 18 – Additional pictures from the "English" photoshoot.

Fece invece molto scalpore, sulla stampa dell'epoca, non solo specialistica, la teatrale esposizione della nuova vettura sulla Piazza San Marco a Venezia, sistemata dopo un avventuroso trasporto su un "Topo", la caratteristica imbarcazione per trasporto merci, a fondo piatto, ancora molto impiegata per i collegamenti nella Laguna di Venezia!



Fig. 19 – La Sunbeam Venezia trasportata su un "topo" verso Piazza San Marco.

Pic. 19 – The Sunbeam Venezia travelling towards St. Mark's Square on a "Topo" barge.



Fig. 20 – La Sunbeam Venezia sulla Piazza davanti alla Basilica di San Marco.

Pic. 20 – The Sunbeam Venezia in front of St. Mark's Basilica.



Fig. 21 – La presentazione alla Stampa, ancora una volta all'Hotel Gallia di Milano: la Venezia contornata dagli invitati e si riconosce Carlo Felice Bianchi Anderloni chinato a dare spiegazioni ad un giornalista seduto al volante della nuova vettura.

Pic. 21 – Press presentation at Hotel Gallia, Milan: among the guests surrounding the Venezia, Carlo Felice Bianchi Anderloni bends towards the journalist in the driving seat to illustrate the details of the new car.

PROGETTI PER UN FUTURO CHE NON CI FU MAI

Nelle intenzioni del Gruppo Rootes i progetti e le nuove prospettive per la Carrozzeria Touring non erano finiti. Constatata l'affidabilità e l'entusiasmo creativo dello staff guidato da mio padre, agli inizi del 1964, fu proposto alla Carrozzeria Touring lo studio e la realizzazione di una nuova vettura, sulla base della piccola Hillman Imp, una vetturetta utilitaria con motore posteriore, con uno schema molto simile alla Fiat 850 e che aveva un motore 4 cilindri in linea di 875 cmc e sviluppatore 39 CV. Presentata alla fine del 1963 ebbe un certo successo in Inghilterra, che giustificava il progetto di una "fuori serie" progettata dalla Touring, che realizzò un modellino in scala. Tutto cadde a metà del 1964, quando Lord Rootes,



Fig. 22 – Nel cortile interno del Castello Sforzesco a Milano, Carlo Felice Bianchi Anderloni accanto ad un esemplare della uova Hillman Imp, in previsione di un nuovo progetto.

Pic. 22 – Carlo Felice Bianchi Anderloni posing next to the new Hillman Imp in the inner courtyard of Milan's Castello Sforzesco in view of the new project.

proprietario e anima dell'azienda inglese, morì improvvisamente. Non avendo la minima intenzione di seguire le orme del padre, i figli si affrettarono a vendere l'azienda al Gruppo Chrysler. Con un'azione tipicamente americana, la Direzione della Chrysler si affrettò a disdire e chiudere unilateralmente i contratti in essere con la Carrozzeria Touring, decretandone il tracollo finanziario.

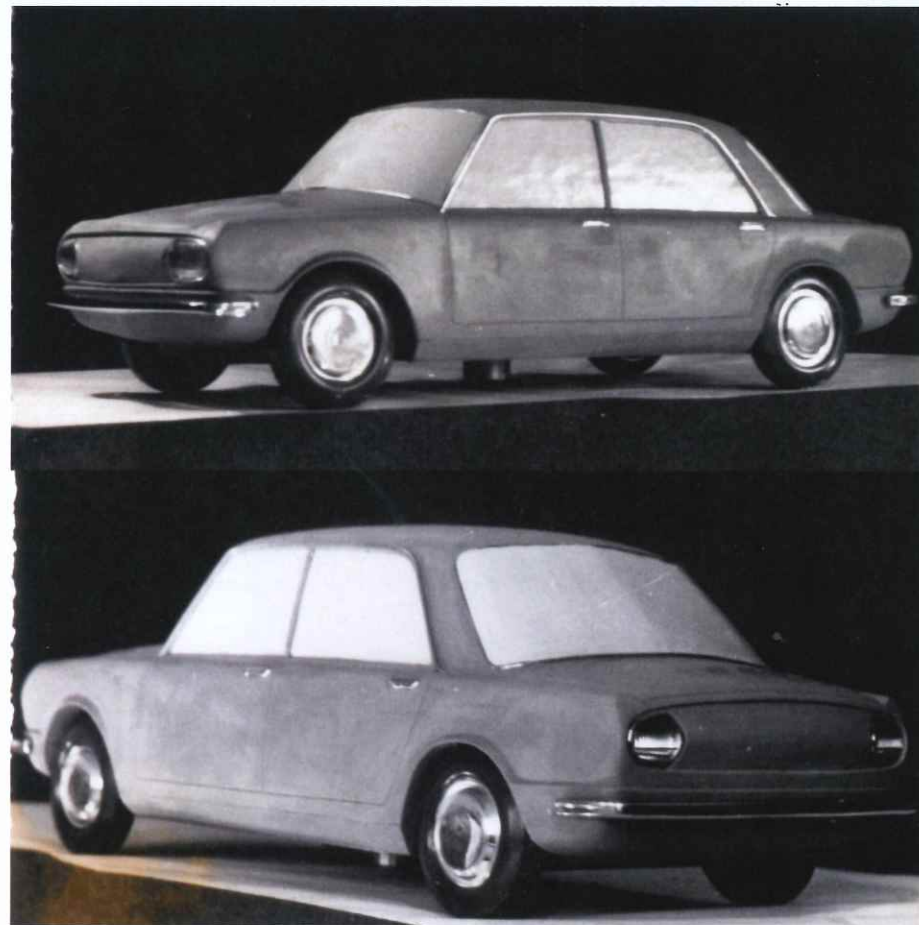


Fig. 23 e 24 – Il modellino di quella che avrebbe dovuto essere la nuova Hillman Imp con carrozzeria Touring, consegnato per l'approvazione alla Rootes Italia, non fu più recuperato.

Pics 23 & 24 – Scale model of what should have been the new Hillman Imp with Touring body: delivered to Rootes Italia for approval, it was never returned.



Fig. 25 – In questa fotografia si uniscono disperazione e speranza: sullo sfondo numerose Hillman Super Minx abbandonate a marcire dopo il tracollo della Rootes; in primo piano il Pick-up su telaio Peugeot 403, uno delle tante proposte della Touring per cercare nuove commesse.

Pic. 25 – A photo combining despair and hope: in the back, several Hillman Super Minxes left to rot after the end of Rootes; in the front, a Pick-up on Peugeot 403 chassis, one of Touring's numerous attempts to acquire new commissions.

PER FORTUNA CHE ESISTE IL COLLEZIONISMO DELLE AUTO D'EPOCA

Fortunatamente gli appassionati collezionisti di auto d'epoca hanno tenuto vivi, nel vero senso della parola, il ricordo e i modelli del gruppo Rootes prodotti dalla Carrozzeria Touring Superleggera! E in Italia, in Europa e nel mondo, circolano ancora, amorevolmente tenute in perfette condizioni, le Hillman Super Minx, le Sunbeam Alpine e le Sunbeam Venezia.

Nel data base del Registro, che io curo in qualità di Conservatore, sono registrate una settantina di vetture, fra le quali fanno la parte del leone le Sunbeam Venezia, grazie soprattutto ad alcune associazioni di marchio molto attive, fra le quali spicca una associazione belga.



Fig. 26 – Raduno di Villa Erba 2008: la Hillman Super Minx del nostro amico e socio onorario Avv. Eric Magiar.

Pic. 26 – 2008 Rally at Villa Erba: the Hillman Super Minx of our good friend and Honorary Member Eric Magiar.



Fig. 27 – La Hillman Super Minx del nostro socio Carlo Sirtori, di recente acquisizione.

Pic. 27 – The Hillman Super Minx recently acquired by our Member Carlo Sirtori.



Fig. 28 – Raduno di Biella, Aprile 2005: La Sunbeam Alpine del nostro Presidente Ing. Giacomo Tavoletti sotto una abbondante nevicata!

Pic. 28 – Rally in Biella, April 2005: the Sunbeam Alpine of our President Ing. Giacomo Tavoletti under a heavy snowfall!



Fig. 29 – L'Alpine di un altro socio del Registro.

Pic. 29 – The Alpine of another Member of Registro Touring.

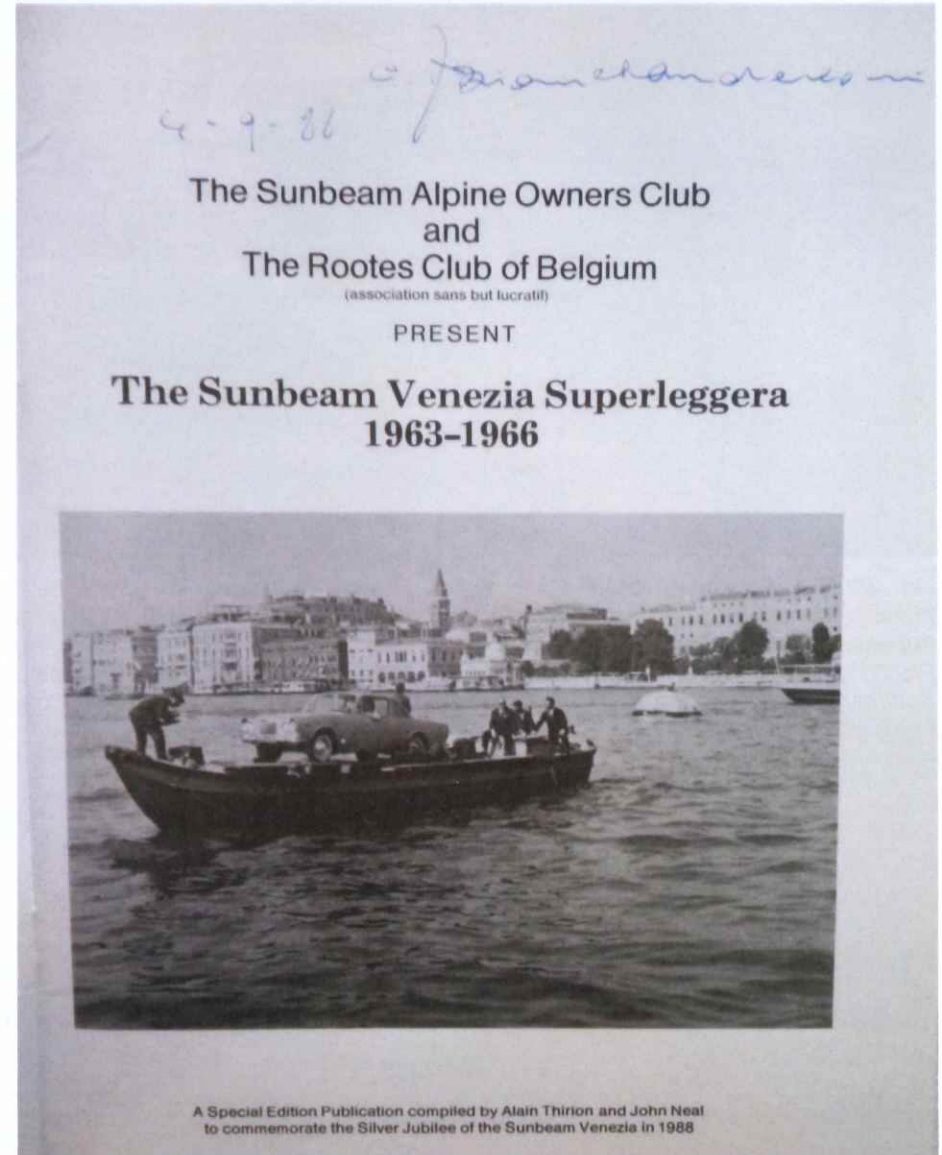


Fig. 30 – Locandina del raduno del 4 settembre 1988 del Rootes Club Belgio, firmato da mio padre.

Pic. 30 – Poster of the rally organized by Rootes Club Belgium on 4th September 1988 signed by my father.



Fig. 31 – 4 Settembre 1988: Carlo Felice Bianchi Anderloni, invitato a SPA Francorchamps, in occasione del Rootes Club of Belgium, osserva compiaciuto una Sunbeam Venezia.

Pic. 31 – 4th September 1988: a pleased Carlo Felice Bianchi Anderloni observes a Sunbeam Venezia at the Rally organised by Rootes Club of Belgium at the Spa-Francorchamps circuit.



Fig. 32 – Due Sunbeam Venezia identiche ad un altro raduno degli amici belgi.

Pic. 32 – Two identical Sunbeam Venezias at another rally organised by our Belgian friends.



Fig. 33 – Raduno d'Abruzzo del Registro Touring Superleggera (ottobre 2022): un socio romano e un socio belga accanto alle loro Sunbeam Venezia!

Pic. 33 – Registro Touring Superleggera's Abruzzo Rally (October 2022): a Roman and a Belgian Member next to their Sunbeam Venezias.



Fig. 34 – Raduno di Primavera 2023: sei Sunbeam Venezia dal Lido di Venezia presenziano alla celebrazione del sessantennale della prima presentazione a Piazza San Marco.

Pic. 34 – 2023 Spring Rally: six Sunbeam Venezias at the Venice Lido attend the celebrations for the 60th anniversary of the first presentation in St. Mark's Square.

AUTUMN 1961

It was the year of my high-school diploma in classical studies and, since I had to visit my Latin exam in September, to make up for the ruined vacation my parents sent me to perfect my French in Sallanches, High Savoy hosted by family friends with whom I had previously stayed. I was supposed to go back to Milan at the end of October, in time for the start of Polytechnic's academic year. After two weeks only, though, my father called to announce a change of plan: I had to return around 10th October because there was a surprise in store for me.

I immediately made new travel reservations, said goodbye to my friends and, two days later, headed to Annecy, to catch the connecting train to Turin-Milan. What I did not realise was that only the first half of the carriages were Italy-bound, the rest went to Paris! Needless to say, I chose the wrong carriage and, when the ticket inspector pointed out my mistake, I got off in Geneva and found another train to Milan, but it would arrive three or four hours later than originally planned. I managed to call home (there were no cell phones back then, and international calls were not so easy!) and my mother told me to drop off my luggage at home and join them at Ristorante Savini, in Galleria Vittorio Emanuele, at the time the most renowned restaurant in Milan! When I finally arrived, I found the whole family gathered there, including uncles and cousins, and my father's business partner Avv. Ponzoni with his wife Sofia. Between him and my father sat two people I did not know. They were toasting and my mother revealed that they were celebrating the new important agreement Carrozzeria Touring had just signed with English car manufacturer and distributor Rootes to build the Hillman Super Minx and later models in Italy, and to design a brand-new vehicle.

A few months before, the Hillman Super Minx had won the "European Taxi" contest, raising much interest in the public transport sector of the Old Continent. A big hurdle laid in the way, though: the United Kingdom had yet to join the European Economic Community, so heavy custom duties (which had been lifted among member States) still applied to all English goods imported in the EEU. The Rootes Group, therefore, established Società Rootes Italia in Milan and stipulated a contract with Touring to assemble Super Minxes with mechanical components from the UK and body parts, upholstery and other fittings produced locally.

To fulfil the agreement, Carrozzeria Touring built dedicated production and assembly lines in its new Nova Milanese plant. This bright beginning bore no sign of what was to happen only two years later.

At first, everything went according to plan: the mechanical components were shipped regularly from England, and Touring produced body parts and the first vehicles for the Italian market on schedule. The first Rootes taxis began circulating in the streets of Milan: Pictures 2 and 3 show the two cabs featured in the ads which appeared in all Italian newspapers and magazines.

Some vehicles were sold to private customers, undoubtedly attracted by Touring's reputation for quality. Unfortunately, as previously mentioned, the Carrozzeria's original registers with the files of all cars built from 1926 went lost a few months after the Nova Milanese plant shut down, making it impossible to determine how many Hillman Super Minxes were produced there.

THE SUNBEAM ALPINE

In addition to the assembly of the Hillman Super Minx, the contract with the Rootes Group included the restyling and production (once again with mechanical components from the UK) of the Sunbeam Alpine. Flaunting a flashy English design, the original roadster featured exasperated rear fins likely meant to help it stand out from other British sportscars built, for instance, by MG and Triumph.

Albeit radical, the makeover required minimum effort: Carlo Felice Bianchi Anderloni and his designers simply had to extend the classic lines of the Tourings in production at the time (Maserati 3500 GT, Lancia Flaminia GT and Convertible, Alfa Romeo 2600 Spider) to turn the ugly duckling into a swan!

The restyled Sunbeam Alpine had a fairly good success, and the initial sales in Italy and Europe were encouraging. For the reasons mentioned above, also in this case the total number of vehicles produced is undetermined. Eleven Alpines are listed in Registro Touring's database (they might seem few but, compared to other models, they are definitely not!), including one in New Zealand!

THE SUNBEAM VENEZIA

At the end on 1962, the collaboration with the Rootes Group entered its third phase, which involved the design of a new Coupé Superleggera with Alpine mechanics. A few months later, the Sunbeam Venezia was ready and soon became the best-selling model. Its unmistakable Touring style included the same streamlined sides found in the other models produced at the time.

Despite the initial cool reaction of the public, thanks to an effective advertising campaign orchestrated by Rootes Italia, its success grew steadily. Nevertheless, my father always melancholically referred to it as "my Cinderella", perhaps because its production overlapped with the end of the Rootes Group and the consequent downfall of Carrozzeria Touring!

PROJECTS FOR A FUTURE THAT NEVER WAS

In the intentions of the Rootes Group, the projects and business opportunities for Carrozzeria Touring were far from over. Having established the reliability and creative talent of the staff led by my father, in the early 1964 they commissioned the development and production of a new car based on the Hillman Imp, a small economy car similar to the Fiat 850, mounting a straight-4 rear engine with 875 cc capacity and 39 HP. Launched at the end of 1963, it was quite successful in England, justifying the ambition of an "outsourced" version designed by Touring, which went as far as to build a scale model.

Everything went downhill when Lord Rootes, owner and soul of the British company, died suddenly in the summer of 1964. Not interested in following in their father's footsteps, his heirs sold the company to the Chrysler Group shortly afterwards. In typical American style, Chrysler's management immediately and unilaterally terminated the existing contracts with Carrozzeria Touring, causing its financial collapse.

THANK GOODNESS FOR CLASSIC CAR COLLECTING

Luckily, classic car collectors kept the memory and actual Rootes models built by Carrozzeria Touring Superleggera alive! Thanks to their passion, Hillman Super Minxes, Sunbeam Alpines and Sunbeam Venezias in pristine conditions still circulate in Italy, Europe and all over the world. With

the help of a few very active associations dedicated to the English carmaker, in particular one from Belgium, about seventy of them (mainly Sunbeam Venezias) have been added to our database, of which I am the Curator.

© Giovanni Bianchi Anderloni - 2023