



Bentley Continental Flying Star by Touring Come è nato il progetto

Il concetto di *shooting brake*

È stato un appassionato collezionista di grandi automobili a commissionare a Touring Superleggera la più esclusiva fuoriserie del 2010. Ha proposto di realizzare una macchina sportiva, ad alte prestazioni, ma anche con grande capacità di carico, utilizzando una meccanica di serie di assoluto prestigio.

Il committente, che ha condiviso molte fasi dello sviluppo e dell'esecuzione, ha contribuito con il suo gusto a personalizzare il progetto e creare un'automobile unica. Non un Suv, non una station wagon, e neppure un coupé, ma una due porte in grado di trasportare nel massimo confort quattro persone e una serie nutrita di bagagli e attrezzi per il tempo libero. Tutti oggetti che si dovevano poter caricare senza fatica e senza perdere tempo, grazie ad un grande portellone posteriore.

Questo tipo di automobile ha un nome, nei paesi anglosassoni, che è intraducibile in italiano: *shooting brake*. Con questo termine (che era stato inventato nella seconda metà del '800 per carrozze leggere adatte alle andature sostenute), sono state realizzate, soprattutto in Gran Bretagna, piccolissime serie di granturismo derivate da berlinette sportive, richieste da raffinati cacciatori che intendono perdere il minor tempo possibile per andare dalla propria residenza alle riserve di caccia: nel baule infatti trovano posto, oltre ai bagagli, rigorosamente realizzati su misura, una rastrelliera per le doppiette, una cassetta per le cartucchiere e un *gourmand case* per rifocillarsi.

La tradizione di *shooting brake* di Touring

Nella sua storia, Touring è lo stilista italiano che meglio ha interpretato il concetto di *shooting brake*. Negli anni 60, una dozzina delle sue famosissime Aston Martin DB 4,5 e 6 aveva subito questa trasformazione, conservando inalterate le prestazioni e la qualità dei modelli di serie, ma il capolavoro della carrozzeria milanese è stato, nel 1966, la Lamborghini Flying Star II, una granturismo da prestazioni estreme che ha portato questo tipo di macchina alla sua massima espressione.

Grazie a questo background, Touring ha proposto al cliente un nuovo concetto di *shooting brake*, un cocktail di stile, sportività e funzionalità, che è stato presentato in anteprima mondiale al Salone di Ginevra il 2 marzo: la **Bentley Continental Flying Star by Touring**, la prima *shooting brake* di questo secolo.



Dal progetto all'oggetto, la sfida Bentley

Quando si è trattato di scegliere la meccanica su cui realizzare la **Flying Star**, la scelta è stata praticamente immediata: la Bentley Continental Gtc, la cabriolet quattro posti della casa inglese nella sua versione prestazionale, la Speed. Questa granturismo di alta classe si fregia infatti di un marchio tra i più nobili ed è in sintonia col progetto da realizzare. Ha una linea sportiva e filante, una meccanica avanzata, un motore ad altissime prestazioni, è dotata di trazione integrale, perfetta anche sui terreni accidentati, e ha pochi rivali in fatto di lusso, qualità e comfort degli interni. In più la sua linea classica, specie nella parte posteriore, rende molto naturale la trasformazione in shooting brake, grazie anche all'eccezionale rigidità della scocca che ha consentito la trasformazione in carrozzeria chiusa senza alterarne i valori di robustezza, tenuta di strada e precisione di guida.

Trasformare la Continental Gtc Speed è stata un'impresa tecnologicamente e stilisticamente complessa perché la lunga lista di modifiche era vincolata al layout e ai componenti della piattaforma di base.

Touring è particolarmente fiera di aver realizzato l'intero ciclo produttivo nella sua fabbrica milanese, dove l'ingegneria più avanzata e la capacità artigianale si sposano dando vita a una fuoriserie costruita interamente a mano con altissima qualità.

Ingegneria del progetto

È proprio nelle fasi di realizzazione del progetto che si estrinseca la filosofia unica di lavorazione, patrimonio esclusivo di Touring Superleggera.

Dal concetto di shooting brake, si è passati ad un primo bozzetto e da questo al piano di forma con un'accurata verifica degli elementi strutturali.

È stata poi la volta di studiare al CAD tridimensionale, con un processo di reverse engineering, la verifica di compatibilità con la meccanica di serie. Ciò ha permesso la realizzazione di un modello in scala 1:4 e successivamente di uno in scala 1:1 che permettesse due fasi fondamentali: l'affinamento definitivo del modello stesso e, su questo, una gabbia di battitura che consentisse la lavorazione a mano della carrozzeria.

La parte posteriore è stata rinforzata con una struttura integrata che collega i duomi delle sospensioni e serve sia da roll bar, sia da supporto per il nuovo tetto.

Un approfondito sviluppo dei calcoli strutturali (resistenza, deformazione, ecc.) con impiego di analisi FEM ha permesso di salvare gran parte dei punti nodali della vettura d'origine. La simulazione è stata utilizzata anche per l'omologazione, in particolare per i sedili posteriori ribaltabili. L'intero processo è stato sostenuto dagli ingegneri dell'assicurazione qualità Bentley.

Risultato: una macchina che entra di diritto nel ristretto mondo della Haute Couture dell'automobile.



Il design

La filosofia stilistica che Touring ha proposto, è stata quella di realizzare un'automobile riconoscibile immediatamente come una Bentley, ma nello stesso tempo che esprimesse a colpo d'occhio il Dna di Touring.

Gli esterni

Trasformare una macchina convertibile in una chiusa significa, in termini stilistici, aggiungere un volume, che deve essere armonico ed omogeneo al design complessivo e alla filosofia del progetto: per questo la **Flying Star** è, di fatto, una Bentley tutta nuova.

Della Continental GTC la **Flying Star** ha conservato solo il caratteristico frontale, il cofano e il parabrezza. Tutto il resto, dalle fiancate ai passaruota, fino al paraurti posteriore, è totalmente nuovo, come lo sono, ovviamente, il tetto e il portellone posteriore, le portiere, le vetrate laterali e il lunotto.

Vista da dietro, la **Flying Star** affoga i contorni del portellone di carico negli ampi passaruota e, grazie alla fanaleria incorniciata da piccole ellissi cromate, fa rivivere la personalità dei modelli Bentley Continental fastback degli anni 50.

Il tetto molto basso, il lunotto sfuggente e i grandi parafranghi posteriori esaltano le proporzioni tra il padiglione, le fiancate e le grandi ruote, conferendo alla macchina un'immagine dolcemente aggressiva. Il risultato è in linea perfetta con la tradizione Touring e fa della **Flying Star** un'automobile sportiva, dalla linea morbida e flessuosa, destinata a durare nel tempo.

Gli interni

La sfida, per i designer della Touring, è stata quella creare un compartimento posteriore elegante ed armonico sia nella posizione con le spalliere dei sedili posteriori alzate, sia in quella a sedili totalmente reclinati. La soluzione è stata quella di disegnare i pannelli posteriori con un andamento a "S" che conferisce un passaggio virtuale dinamico dall'abitacolo alla zona bagagli. Per rafforzare questa impressione visiva si è giocato anche sul contrasto dei colori che passano dal beige chiaro al verde scuro.

La **Flying Star** è la prima vettura di questa classe coi sedili posteriori sdoppiati ribaltabili. In posizione full flat, l'area per la sistemazione dei bagagli (fino a 1200 litri di spazio disponibile, un record per un'auto sportiva), permette di sistemare agevolmente non solo le borse e le valigie realizzate appositamente su misura, ma una notevole quantità di attrezzi per il tempo libero, comprese quattro sacche da golf.



Il piano di carico dei bagagli è rivestito in pregiato cuoio intrecciato, che offre maggiore resistenza e funzionalità rispetto ai tradizionali rivestimenti delle altre automobili, anche di quelli più prestigiosi. Lo spirito sportivo della Flying Star non sta quindi solo nelle prestazioni, ma anche nelle soluzioni studiate per chi veramente usa la macchina allo scopo per cui è stata costruita.

La costruzione e i dettagli esclusivi

La **Flying Star** è stata realizzata interamente a mano, come si conviene a un atelier di massimo livello qual'è Touring.

Per la scocca sono stati utilizzati fogli di lamiera di acciaio alto-resistenziale e per le parti mobili fogli di alluminio; tutti i pannelli della carrozzeria sono stati lavorati a mano: questo è stato possibile grazie all'esperienza e all'abilità dei maestri battilastra che lavorano alla Touring. E' un patrimonio umano che solo Touring può vantare e che ha permesso di ottenere gli elevati standard di qualità attesi.

Dopo il controllo di qualità la scocca è stata interamente preparata e verniciata negli impianti Touring.

Nella successiva fase di montaggio è stata data particolare attenzione al livello d'insonorizzazione: la lavorazione a mano ha consentito di inserire materiale fono assorbente in ogni singolo accoppiamento tra i vari componenti.

Una grande cura è stata richiesta nella selezione delle pelli per gli interni, che hanno grandi superfici rivestite senza cuciture. Per evitare riflessi e particolari non armonici, si è ricorso all'uso di grandi pezzature assolutamente omogenee e uniformi.

La meccanica Bentley e le prestazioni

Rispetto al modello di serie, la **Flying Star** offre sostanzialmente le stesse prestazioni, lasciando inalterati anche i parametri di sicurezza attiva e passiva, i consumi e la guidabilità.

Grazie ai 610cv (449 kW) di potenza massima e ai 5.998 cc di cilindrata (versione Speed), alla trazione integrale, al cambio automatico a sei marce, la **Flying Star** è in grado di offrire a chi la guida tutte le sensazioni di sportività e piacere di lunghi viaggi, tipici di un granturismo ai massimi livelli, in ogni condizione di traffico e di aderenza.

La meccanica Bentley è un concentrato di tecnologia entusiasmante: il suo motore 12 cilindri a W su quattro bancate consente un velocità massima 322 Km/ora e un'accelerazione da 0 a 100 in soli 4,8 secondi (prestazioni stimate). La coppia massima, di 750Nm disponibile dai 1700 ai 5600 giri, è impressionante e consente una ripresa sempre dolce e progressiva nella sua esuberanza. Il cambio automatico a sei velocità e la trazione integrale sempre in presa permettono una sicurezza e precisione totale in ogni condizione e tipo di guida, anche tenendo conto delle sue dimensioni: 4.815 mm di lunghezza, 1.943 mm di larghezza, 1.395 mm. di altezza.



In più, le dimensioni inconsuete dello spazio posteriore fanno della Flying Star un mezzo eccezionalmente funzionale. Il volume di carico a sedili posteriori rialzati è di 400 litri, e arriva a 1200 litri nella posizione full flat.

Omologazione

Il modello è omologato secondo la recente direttiva CEE per le produzioni in quantità limitate. Per la prima volta dall'entrata in vigore della direttiva, l'approvazione è stata ottenuta con simulazione e analisi FEM, senza prove distruttive,

Il programma futuro

La **Bentley Continental Flying Star by Touring** presente a Ginevra non sarà un esemplare unico, ma neppure una macchina, sia pur eccezionale, prodotta in piccola serie. Touring ha deciso di costruirne, su ordinazione, fino a un massimo di 20 esemplari, per fare di questo modello un'icona del marchio.

L'assistenza sarà prestata presso i concessionari Bentley. Ogni esemplare godrà della stessa garanzia delle vetture di serie e sarà comunque un modello one-off, differente in molti particolari dagli altri, in modo che ogni cliente possa con ragione vantare la più totale esclusività, partecipando in prima persona a tutte le fasi del progetto.

La **Flying Star** sarà ordinabile ad un prezzo di partenza di 590 mila Euro su base Continental GTC 560CV, variabile in funzione delle scelte di ogni cliente.

La personalizzazione

Essendo costruita su ordinazione, la **Flying Star** può ovviamente essere consegnata con tutte le modifiche, compatibili col progetto, che il cliente desidera.

I colori esterni e interni, i materiali della selleria e dell'abitacolo, gli optional dedicati sono praticamente infiniti e lasciati alla creatività del team progettuale. Touring ha già comunque preparato due optionals di eccezione: i cerchi Borrani X-Ray e i bagagli personalizzati.

Le borse fatte a mano sono state disegnate, in armonia con il rivestimento interno, nell'atelier Touring alle porte di Milano.



Le ruote Borrani X-Ray 9,5J per 20" coniugano le più moderne tecnologie progettuali e costruttive con la lavorazione artigianale. Il canale monolitico in alluminio lucidato è realizzato con tecnologia metal spinning, e il mozzo è ricavato per tornitura da un blocco in lega di alluminio. I raggi, assemblati a mano, sono in acciaio inox.

La finizione è personalizzabile a richiesta e può essere coordinata con il colore della vettura.

Il designer. Louis de Fabribeckers

Responsabile del team che ha realizzato la **Flying Star** è il designer belga Louis de Fabribeckers, 32 anni, Head of Design di Touring.

Laureato presso l'ISD di Valenciennes, in Francia, in Engineering Design, de Fabribekers ha iniziato a lavorare nel 2006 a Touring Superleggera come project leader.

Per lo stilista milanese ha realizzato, tra l'altro, la Maserati Bellagio, una fastback derivata dalla Quattroporte, e il prototipo A8 GCS berlinetta, anch'esso presente sullo stand Touring di Ginevra. Quest'ultimo gli ha procurato l'onore di vincere il premio *Grand Prix de la Plus Belle Supercar de l'Année* al 24° Festival Automobile International di Parigi nel 2008.



La scheda tecnica

MOTORE

Cilindrata 12 cilindri a W, 5998 cc
Potenza max. 610 cv / 449 kW @ 6000 giri/min.
Coppia max. 750 NM @1700-5600 giri/min.

SISTEMA DI TRAZIONE e TRASMISSIONE

Trazione integrale permanente,
cambio automatico a 6 rapporti

PRESTAZIONI

Velocità massima 322 km/ora, (in attesa di conferma)
Accelerazione 0-100km/h 4,8 secondi, (in attesa di conferma)

DIMENSIONI

Lunghezza 4815 mm
Larghezza 1943 mm
Altezza 1395 mm
Volume max bagagliaio
con sedili ripiegati 1200 litri
Volume minimo 400 litri



A Ginevra Touring Superleggera presenta l'A8 GCS Berlinetta pronta per la produzione in esemplare unico

Sullo stand di Touring Superleggera fa il suo debutto ufficiale questo prototipo, dopo una serie di apparizioni ai più prestigiosi Concorsi d'Eleganza.

Touring Superleggera ha completato la fase di sviluppo ed è ora pronta a produrre l'A8 GCS per uno tra gli appassionati che tanto l'hanno apprezzata fin dalla prima sua esibizione.

L'A8 GCS è basata su una piattaforma di produzione, selezionata e rivista da Touring per corrispondere al suo obiettivo progettuale di automobile perfettamente bilanciata: la macchina è una sintesi tecnologica fra potenza, prestazioni e tenuta di strada.

Compatta, leggera e potentissima, l'A8 GCS interpreta alla perfezione il concetto di auto sportiva ad alte prestazioni. La sua linea classica ed estremamente filante, con motore anteriore e abitacolo arretrato sui passaruota posteriori, il muso aggressivo e la coda che esalta l'aerodinamica, ha un look fuori dalle mode passeggere, destinato a durare nel tempo.

I due soli posti e l'assenza di elementi decorativi denunciano la sua vocazione di granturismo senza compromessi, come conferma Louis de Fabriebekers, il belga Capo del design Touring e responsabile del progetto: "Abbiamo ripreso ed attualizzato le superfici e le forme sinusoidali tipiche della tradizione Touring: non c'era bisogno di altro".

Anche dalle misure, l'A8 GCS denuncia la sua vocazione, lunga 4,20 metri, è alta solo 1 metro e 22 centimetri, con il passo di 2,50 metri, e ha un peso che i tecnici della Touring intendono contenere in 1500 chili.



Touring Superleggera, la storia

La Carrozzeria Touring Superleggera, considerata in tutto il mondo tra i massimi esponenti della scuola stilistica italiana, è nata a Milano il 25 marzo 1926 e si è subito affermata nel ristretto ambiente degli stilisti internazionali per la duplice attività di costruttore di “fuoriserie”, e di progettista e costruttore di automobili ad alte prestazioni per i marchi più nobili dell’epoca d’oro delle grandi automobili: Alfa Romeo, Isotta Fraschini, Bmw, Lancia, per continuare nel dopoguerra anche con Aston Martin, Ferrari (la maggior parte della produzione fino al 1952), Lamborghini, Maserati e Pegaso.

Il suo brevetto “Superleggera”, che permetteva di alleggerire al massimo la carrozzeria delle automobili più sportive, ha consentito a Touring anche una profonda attività nel settore delle auto da competizione: nel palmarès dello stilista milanese, trovano posto, tra l’altro, undici vittorie assolute alla Mille Miglia, di cui nove consecutive.

Tra i modelli più famosi progettati da Touring, si possono ricordare l’Isotta Fraschini Flying Star (1931), le Alfa Romeo 2500 Villa d’Este (1949) e 1900 Sprint (1952), la Maserati 3500 GT (1957), la Ferrari 166 MM “barchetta” (1949), l’Aston Martin DB 4 e DB5 (1958), la prima Lamborghini 350 Gt (1963) e la Lamborghini Flying Star II su meccanica 400 Gtv (1966), per arrivare alle recentissime Maserati Bellagio (2008) e alla berlinetta prototipo A8 GCS dello stesso anno, queste ultime nate nell’attuale sede di Terrazzano di Rho, alle porte di Milano.

*Press Contact: communications@touringsuperleggera.eu
Luca Grandori +39 335 599.1857*



Ruote Borrani presenta a Ginevra i nuovi cerchi a raggi per la Bentley Continental Flying Star by Touring

Per i clienti che volessero dare un'impronta ancora più esclusiva alla Bentley Continental Flying Star by Touring, Ruote Borrani, il più prestigioso costruttore di ruote per automobili ad alte prestazioni, ha realizzato un set di cerchi a raggi rivoluzionario per qualità, innovazione e immagine.

Battezzate **X-Ray**, queste ruote coniugano le più moderne tecnologie progettuali e costruttive con quella lavorazione artigianale e personalizzata che Ruote Borrani adotta da sempre. I raggi, assemblati a mano, sono in acciaio inox, il canale monolitico in alluminio lucidato è realizzato con tecnologia metal spinning, e il mozzo è ricavato per tornitura da un blocco in lega di alluminio.

Per la Bentley Flying Star è stata scelta la misura 9,5J per 20", ideale per garantire prestazioni di massimo livello in assoluta sicurezza.

I cerchi **X-Ray**, uno degli optional più prestigiosi che Touring offre per la Flying Star, possono essere richiesti con la personalizzazione preferita dal cliente, con canali e raggi verniciati in vari colori.

Ruote Borrani, che appartiene allo stesso gruppo industriale di Touring Superleggera, offre i cerchi **X-Ray** e molti altri tipi di ruote sportive anche per altre automobili ad altissime prestazioni e mantiene il suo reparto di restauro e produzione per i cerchi di auto storiche costruiti in oltre 85 anni di attività.