



Touring Superleggera al Salone di Ginevra 2011

A Ginevra, Touring Superleggera festeggia i suoi 85 anni e un 2010 ricco di successi con un'altra prima mondiale e uno sviluppo del design in campi finora inesplorati.

Sullo stand sono esposte la fast tourer Tornante, disegnata su commissione della Gumpert, conosciuta per rigore e perfezione della meccanica ed eccellenza delle prestazioni, e la Bentley Continental Flying Star, di recente proclamata Auto dell'Anno nella categoria Lusso dal magazine in linea Classic Driver.

Il programma 2011 dimostra che i principi fondamentali del design Touring – purezza, integrità, semplificazione, equilibrio di proporzioni – sono applicabili con eguale successo a categorie e missioni molto diverse.

La Flying Star, presentata proprio a Ginevra 2010, sta sviluppando in pieno il suo potenziale: la capacità produttiva è stata recentemente aumentata in uomini e attrezzature per far fronte alla crescente richiesta. Con la certificazione Bentley Motors, la Carrozzeria Touring si qualifica al più alto livello per qualità del design e dell'esecuzione come costruttore di modelli in piccola serie, ispirati dai suoi clienti al vertice del collezionismo mondiale di automobili tailor-made.

Con la realizzazione del design per la Gumpert, Touring conferma la sua vocazione a collaborare con costruttori di alto profilo, sia come progettista di nuovi modelli, sia come Centro Stile per progetti di eccellenza. Designer, ingegneri ed artigiani realizzano l'intero ciclo dal disegno manuale all'ingegneria delle superfici, al calcolo strutturale, ai modelli di stile e prototipi fino alla realizzazione in piccola serie.

GUMPERT TORNANTE by TOURING

Touring Superleggera presenta a Ginevra 2011 un'altra anteprima mondiale, la **GUMPERT TORNANTE by TOURING**. Touring ha disegnato ed ingegnerizzato la carrozzeria, mentre Gumpert ha sviluppato il telaio e tutta la meccanica del nuovo modello destinato ad ampliare la propria gamma.

La vettura è il prototipo del modello di serie, che Gumpert produrrà e venderà nel corso del 2012.

Fast Tourer

La casa tedesca ha una grande esperienza di macchine estreme, ambitissime da una ristretta clientela di appassionati delle performance allo stato puro, che gli americani chiamano anche Street legal race cars.

Per il nuovo modello, Gumpert si è rivolto a Touring Superleggera per disegnare una versione più civilizzata da affiancare alla sua *apollo*: una coupé due posti, con un design che garantisca anche eleganza, spazio e confort, ma nel rispetto senza compromessi dei fattori determinanti di prestazioni e qualità dinamiche.

Combinando uno stile sportivo italianissimo e l'ingegneria tedesca di alto livello, la Tornante definisce così una nuova classe: le Fast Tourer.



Non è quindi un caso che per quest'automobile, capace di scatenare emozioni intense, sia stato scelto il nome di Tornante: un nome italiano che immediatamente evoca i passi alpini dove una vettura estrema dà il meglio di sé.

Storia del progetto

Nella ricerca del partner, Gumpert ha identificato in Touring non solo l'eleganza innata, ma anche la profonda esperienza tecnica nel settore delle auto da corsa o comunque estreme. Touring progetta macchine da competizione dagli anni '30, ed alcuni suoi modelli sono degli highlights nella storia dello sport dei motori, come la Bmw 328 che ha vinto la Mille Miglia nel 1940 proprio grazie all'efficienza della carrozzeria, le Ferrari 166 "barchetta" e 340 che hanno trionfato alla 24 di Le Mans nell'immediato dopoguerra.

Dal canto suo, Touring Superleggera ha considerato una sfida stimolante il poter lavorare per un costruttore noto per il rigore e l'assenza di compromessi quanto a efficienza, qualità della meccanica e soluzioni ingegneristiche.

Ciascuna nel suo campo, le due case hanno un valore in comune: la ricerca dell'efficienza. Questo ha facilitato il lavoro quando i team delle due case hanno sviluppato lo studio di fattibilità, l'ingegneria e l'accoppiamento di telaio e carrozzeria.

Architettura

Il telaio tubolare in acciaio al cromo-molibdeno è derivato dall'*apollo* e ne condivide l'architettura a motore centrale per l'ottimale ripartizione delle masse. Tuttavia, per permettere alla Tornante di offrire più spazio e più comfort senza pregiudicare l'aerodinamica, sono state introdotte modifiche di rilievo.

In particolare: per migliorare l'accessibilità e l'abitabilità, si è proceduto a:

- Abbassamento della trave laterale di 80mm nella zona delle porte
- Rotazione in verticale di 2.5° di montante A e parabrezza
- Arretramento del montante B di 100mm, per consentire d'installare porte ad ala di gabbiano con una larghezza di 1120mm
- Innalzamento del roll-bar e del tetto per arrivare a 1215mm d'altezza
- Punto H alzato di 210mm e arretrato di 46mm

Il lavoro accurato dei telaisti ha permesso di mantenere l'eccezionale combinazione di leggerezza e rigidità torsionale e flessionale del telaio d'origine. Gli ingegneri traggono 100Kg e appena sotto i 40.000Nm/grado, ma il volume totale dell'abitacolo è aumentato del 25% mentre il bagagliaio è portato a 200 litri.

Per quanto riguarda il comfort e la facilità di guida si è intervenuti a:

- Alzare il pianale di 2 cm
- Montare due sedili riscaldabili e regolabili longitudinalmente e nell'inclinazione dello schienale, con cinture a 4 punti d'attacco
- Modificare il cambio che ora è ora al volante con palette ad azione rapida
- Montare pannelli insonorizzanti e isolanti termici sul pianale, nonché tra l'abitacolo e il vano motore
- Montare vetri atermici a doppio strato
- Aumentare sensibilmente la portata della ventilazione dell'abitacolo



Nella zona frontale è inserita come nell'*apollo* una scatola di assorbimento d'urto, derivata dalla tecnologia della Formula 1, che dissipa l'energia in caso di urto frontale aumentando la sicurezza passiva.

La costruzione riproduce il principio originale del metodo Superleggera brevettato dalla Touring nel 1936, giustificando le scritte simmetriche sul cofano anteriore: la carrozzeria in materiale composito è fissata su una struttura reticolare in acciaio al cromo-molibdeno con cella centrale monoscocca in fibra di carbonio.

Design

La *Tornante* rappresenta una svolta nella storia dello stile Touring. Non solo perché è la prima Touring a motore centrale, ma soprattutto perché lo stilista milanese ha lavorato senza guardare a un modello specifico della sua tradizione privilegiando le soluzioni estreme, tese al raggiungimento delle massime performances. Riuscire a combinare i vincoli aerodinamici e meccanici con un miglioramento generale della vivibilità di bordo, e a disegnare una linea mozzafiato ma al tempo stesso inequivocabilmente Touring, è un grande risultato di cui Touring Superleggera va giustamente fiera.

Il carattere Touring non è dato dal rispetto di un linguaggio formale, ma dall'equilibrio delle proporzioni. Il risultato è una linea caratterizzata dal riuscito compromesso tra immagine muscolosa ed eleganza delle forme, con linee generali potenti, aggressive e dinamiche ma fluide.

Concorrono a questo effetto il pronunciato avanzamento della bocca centrale, il frontale rastremato, le prese d'aria molto visibili, l'altezza di soli 121,5 cm.

Altri particolari caratterizzanti sono la curvatura del parabrezza che aumenta l'ergonomia e la visibilità e dà una sensazione di spazio e di luce all'interno dell'abitacolo, la netta divisione tra parte bassa della scocca, che ospita gli organi meccanici e assicura la funzionalità della macchina, e la cellula dell'abitacolo che dà la sensazione di essere semplicemente "appoggiata" sopra.

Le spalle posteriori sono molto pronunciate, per confermare visivamente l'impressionante potenza del propulsore.

Le porte dell'abitacolo si aprono con un sistema ad ala di gabbiano per facilitare l'accesso. Allo stesso modo sono state concepite le porte del cofano posteriore, che si aprono a "farfalla" per permettere di avere un accesso laterale più facile e più ampio alla meccanica ed al bagagliaio.

Infine, la rastrematura della coda e le spalle abbassate fanno risaltare la grande e potente curva del tetto, mentre gli estrattori d'aria ampi ed aggressivi richiamano l'importanza degli aspetti funzionali.

Motore

La *Tornante* eredita tutto il Dna della Gumpert *apollo*, a cominciare dal motore, un impressionante V8 a 90° da 4,2 litri bi-turbo. Con un peso di soli 196Kg, il motore è un fattore decisivo per la leggerezza e per assicurare le affascinanti sensazioni di guida della *Tornante*.



Dell'originale Audi viene mantenuto il solo blocco motore. Lo sviluppo Gumpert riguarda l'ingegneria ed i materiali di tutte le parti mobili, i sistemi di gestione dell'aria e del carburante, i turbocompressori, i condotti d'ammissione e la lubrificazione, con sistema a carter secco, e naturalmente l'intera elettronica di gestione.

Nella versione base il propulsore svilupperà 700CV, con un'erogazione di potenza e coppia adattate ad un uso confortevole nelle normali condizioni di traffico.

Il motore V8 sarà affiancato nel 2012 da un sistema ad energia alternativa.

Trasmissione

Il cambio automatico sincronizzato TT40e a 6 velocità assicura un'efficiente trasmissione della coppia alle ruote posteriori. La sistemazione longitudinale degli ingranaggi contribuisce ad abbassare il centro di gravità e distribuire i pesi in modo ottimale.

Il sistema di gestione elettronico - derivato dalla Formula 1 - garantisce cambi di marcia rapidissimi, fino a 40 millisecondi da innesto a innesto. Le cambiate sono rese più rapide e confortevoli dall'azionamento a palette sul volante.

Sospensioni

Le sospensioni, anch'esse di origine *apollo*, sono a doppio braccio oscillante, addolcite per adattarsi al diverso profilo di utilizzo di questa performante Fast Tourer. La doppia barra stabilizzatrice anteriore e posteriore permette una grande sensibilità di regolazione, mentre i bracci oscillanti garantiscono il contatto ottimale dello pneumatico col terreno indipendentemente dall'angolo di sterzata e dalla taratura. Fissato direttamente al telaio, il sistema assicura risposte franche e guida estremamente precisa.

Telaio

La spina dorsale della Tornante è il telaio in tubi a sezione circolare, fabbricati in acciaio al cromo-molibdeno ad alta stabilità, completato dalla cella di sicurezza integrata in fibra di carbonio. Il telaio è largamente responsabile delle qualità dinamiche della Tornante, perché unisce grande leggerezza ad alti valori di rigidità torsionale e flessionale.

Le modifiche rispetto all'*apollo* per l'abitabilità, l'accessibilità ed il comfort non hanno cambiato l'eccezionale sicurezza della cella, mentre l'incremento di peso è contenuto in 2Kg a rigidità praticamente pari.



SCHEDA TECNICA

Dimensioni e peso

Lunghezza	mm	4,475
Larghezza	mm	1,971
Altezza	mm	1,215
Passo	mm	2,700
Carreggiata ant/post	mm	1,648 / 1,600
Volume bagagliaio	l	ca. 200
Capacità serbatoio	l	100
Peso a vuoto (secondo le specifiche prescelte)	kg	1,300 – 1,400

Motore

V8 alimentazione Biturbo, lubrificazione a carter secco, testa in lega leggera, 4 alberi a came in testa, fasatura variabile Vario Cam, valvole a comando idraulico con regolazione automatica del gioco, scarichi a doppio flusso, convertitori catalitici a 3 vie, 4 sonde lambda, EOBD, doppio intercooler, iniezione sequenziale multipoint, acceleratore a comando elettronico (drive-by-wire).

Cilindri / tipo / valvole per cilindro		8 / 90°-V/5
Cilindrata	cm ³	4,163
Corsa/alesaggio	mm	93 / 84,5
Potenza massima	kW/CV a g / min	515/700 a 6,500
Coppia massima	Nm/ lb ft a g / min	900/663.7 a 4,000
Regime di rotazione	g / min	7,400
Potenza specifica	kW/l / CV/l	123.7 / 168.1
Rapporto di compressione / carburante consigliato		9.3 / 98 ROZ / 88 MOZ
Norma di emissioni		Euro 5

Cambio e trasmissione

Cambio automatico sincronizzato a 6 velocità TT40e, raffreddamento d'olio, comandi al volante. Frizione a doppio disco 240 mm. differenziale autobloccante sistema Torsen.

Ruote

Pneumatici	Michelin Pilot Super Sport ant. 265/35 ZR19, post. 345/30 ZR20
Dimensioni ruote	Ant. 10 J, post. 13 J
Tipo ruote	Lega d'alluminio stampato o forgiato, bloccaggio centrale

PRESTAZIONI

Velocità massima (stima)	km/h	oltre 300
--------------------------	------	-----------

Dati a febbraio 2011, soggetti a cambiamento fino all'entrata in produzione.



Touring Superleggera aumenta la capacità produttiva della Bentley Continental Flying Star

A dodici mesi dalla sua presentazione, la terza Bentley Continental Flying Star by Touring è in fine di lavorazione nell'atelier del prestigioso stilista milanese. Per far fronte alle richieste, la Touring ha investito in attrezzature e tecnologie per produrre fino a 5 unità in parallelo. Questo consente di rispettare il tempo di consegna di sei mesi a fronte di una richiesta in crescita.

La serie è prevista in un massimo di 19 esemplari, tutti costruiti su ordine del cliente e con specifiche personalizzate. La base meccanica è quella della Continental GTC con potenze varianti tra i 560 e i 630 HP.

Spiega Piero Mancardi, Ceo di Touring Superleggera: "I motivi del successo sono molteplici. Innanzitutto è piaciuto il design: sportivo, morbido e flessuoso, destinato a durare nel tempo, in linea con la tradizione Touring. La produzione limitatissima ne fa un pezzo da collezione, destinato ad incrementare il suo valore nel tempo. Tuttavia, pur nella sua unicità, è una macchina di grande funzionalità e adoperabile tutti i giorni. Infatti, l'omologazione ed il controllo di qualità da parte della Casa britannica autorizzano l'assistenza e la garanzia dai concessionari Bentley come le auto di serie. Chi la ordina, infine, apprezza il valore delle oltre 4 mila ore di lavoro manuale di un team di alta artigianalità, che esprime 75 anni di esperienze e tradizioni."

Il concetto di shooting brake prevede un'automobile sportiva ad alte prestazioni a due porte, con un portellone posteriore e un vano bagagli adatto ai grandi viaggi e alle più svariate esigenze di carico.

Sono state queste caratteristiche ad entusiasmare il proprietario dell'esemplare numero 2 esposto a Ginevra. Il committente, infatti, ha espresso il desiderio di una vettura per il gran turismo da utilizzare con famiglia e cane, da affiancare alla Continental che già possiede, e nella stessa combinazione di colori. L'auto è quindi stata realizzata con esterni Cypress Green e interni combinati Nautic Blue e Hotspur Red. Per dare più spazio al cane, il pianale del vano bagagli è stato abbassato di 6 centimetri. Come ci si poteva aspettare, la Touring sta personalizzando la ciotola antirovesciamento per l'acqua con il rivestimento in pelle coordinato.

La Flying Star n°3, invece, è stata ordinata nella tinta Crystal Blue con interni color cuoio, e, come la numero 2, gode di una serie di modifiche estetiche e tecniche in base all'esclusiva combinazione di tecnologia avanzata e lavorazione artigianale che caratterizza il costruttore. Il portellone posteriore è ad apertura rapida mediante ingranaggi diretti, con angolo apertura maggiorato di 10°, mentre il vano bagagli dispone di nuovi ancoraggi per il carico. Per un'ulteriore riduzione di peso è allo studio l'uso del carbonio per il portellone, i parafanghi posteriori e l'intero tetto.



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).

La storia più recente vede l’acquisto dello storico marchio da parte di un gruppo privato europeo specializzato nei brand di lusso dell’automobile. Si arriva così a realizzazioni come la Maserati Bellagio (2008), l’A8GCS Berlinetta, premiata come Best Supercar of the Year nel 2009, e la Bentley Continental Flying Star (2010).

I prodotti attuali sono disegnati e costruiti nella sede di Terrazzano di Rho, alle porte di Milano.

Embargo: immediato

Contatto: Emanuele Bedetti

+39 346 122 0490

communications@touringsuperleggera.eu