

Zu Besuch bei Registro Internazionale Touring Superleggera

## **Verlorene Erinnerungen**

Ein freundlicher Mann im blau-weiß gestreiften Hemd empfängt mich. Bei sonnigem Herbstwetter bin ich in die Lombardei gefahren, um bei der Firma Touring Superleggera nach den Spuren des Designs des Jensen Interceptor zu suchen. Der freundliche Mann stellt sich als Piero Mancardi vor und erzählt ausführlich – er sprudelt regelrecht über – von der Firmengeschichte Tourings. Er ist geradezu begeistert von der Firma, deren CEO er ist. Allerdings wirkt er verhalten neugierig, weshalb ausgerechnet ein Jensen-Enthusiast den weiten Weg zu ihm auf sich nimmt.

Fantastisch! Mir gegenüber in dem modernen Bürogebäude sitzt am Design-Glastisch ein Automobil-Manager, der mehr als nur nüchterne Zahlen kennt. Seine Augen blitzen. Kleine Anekdoten. Stolz zeigt er Bücher mit großartigen Designs und großen Automobilnamen – kurz: die Geschichte von Touring Superleggera.

Aber welche Rolle spielt Jensen in dieser Geschichte? 1966 wurde der Interceptor bei Touring gezeichnet, aber nie dort gebaut. Was weiß Mancardi über das Auto mit der großen Glaskuppel? Gibt es noch die alten Blaupausen? Oder – der Traum für einen Jensen-Enthusiasten – gar einen alten Mitarbeiter, der sich noch an die Arbeit für Jensen erinnert? Was kann Touring heute mit Jensen anfangen?

Piero Mancardi holt aus: Bianchi Anderloni jr. sei ein respektabler Mann gewesen. In der Krise um Touring 1966/67 verkaufte der Inhaber des insolventen Unternehmens die Immobilie samt Werksgebäuden, um die Firmenschulden zu bezahlen. Mit erhobenem Zeigefinger erinnert Mancardi daran, dass Bianchi Anderloni sein restliches Arbeitsleben lang als Designer bei Alfa Romeo darum kämpfte, auch die restlichen Firmenschulden zu begleichen. Ein respektabler Mann.

Die Werksgebäude wurden wohl an einen Banausen verkauft. Um Platz zu schaffen, legte der neue Eigentümer an Möbel und Firmenunterlagen kurzerhand Feuer. Von aufmerksamen Nachbarn gerufen, konnte Bianchi Anderloni jr. gerade mal 20 Prozent der Firmenunterlagen aus den Flammen retten. Der Rest war unwiderbringlich.

Als leere Firmenhülle lag Touring 40 Jahre lang im Regal. 2008 wurde die Firma neu ins Leben gerufen. Hat Piero Mancardi sein eigenes Geld investiert? Er winkt ab. Er ist „nur“ der Geschäftsführer. Touring wurde von Investoren wiederbelebt, die eine große Leidenschaft für die Marke haben. Und, da grinst Mancardi sehr zufrieden, „Wir haben kein Geld von Fonds genommen“. Seit 2008 stellt Touring Superleggera Automobile her für Menschen, die Einzigartiges suchen. Manchmal gehen Touring-Fahrzeuge auch in Serie, meistens drei bis fünf Autos. Die Zahl 25 hat Touring sich selbst als maximale Stückzahl zur Serienproduktion gesetzt.

Auch ohne Archiv hat Touring drei Dinge von Bianchi Anderloni übernommen. Die Grundsätze Einfachheit, Innovation und Perfektion. Eigentlich, so meint Piero Mancardi: „Alles beim Automobildesign ist Proportion, der Rest nur Kosmetik.“ Damit ist auch klar: Touring entwickelt keine Motoren, stimmt keine Fahrwerke ab. Touring übernimmt Sportwagen und zerlegt sie, um sie besser zu machen, schöner zu machen.

In den Werkshallen – ich bin überrascht und ein bisschen stolz, dass ich mich dort ganz offen umsehen darf – stehen wir vor einem Touring-Fahrzeug, das wie ein Synonym für die neue Firma ist. Auf dem Holzmodell daneben wurden die Panels von Hand getrieben. Karosseriehammer und ausgeschlagene Holzstücke liegen überall herum. Mir wird richtig warm ums Herz, wenn ich sehe, dass alte Karosseriebaufähigkeiten für modernste Fahrzeuge angewendet werden. Die handgetriebenen Panels haben eine unglaubliche Genauigkeit von nicht mehr als der Materialstärke. Inmitten der metallenen Panels, auf denen die Hammerschläge noch zu erkennen sind, liegt eine Motorhaube, schwarz, Karbon. „Sie können Karbon kaufen oder Karbon kaufen“, erklärt Piero Mancardi. „Wir haben Lieferanten gefunden, deren Karbon von fantastischer Qualität ist und arbeiten sehr gerne damit. Aber es ist so garnicht wie die metallenen Panels unserer Autos.“ Einmal gefertigt, verändert es seine Form nie mehr – Anpassung unmöglich.

Die Pläne an den Wänden kommen aus CAD-Computern. Piero Mancardi möchte nicht mehr auf sie verzichten. Genauso wenig wie auf seinen eigenen Tischler für Armaturenbretter in höchster Präzision oder seine eigenen Lackierer für den perfekten Glanz seiner Autos. Seine Mitarbeiter mit ihren hervorragenden handwerklichen Fähigkeiten hegt und pflegt er, Fluktuation kennt er nicht.

Der Nachbar von der Flunder mit der Karbonhaube ist rund und üppig mit zwei Nieren vorne dran. BMW? Fast! Bristol 401. Gab es auch als lightweight – eben superleggera – aber nur sieben Stück wurden von Touring umgebaut. Hier wird gerade vollrestauriert. Und das, meint Piero Mancardi, könne er auch für Jensen anbieten.

Zurück am Glastisch im Konferenzraum blättern wir in dem weißen Buch über die Firmengeschichte. In einem Kapitel sind die großen Namen gelistet, für die Touring Autos gezeichnet hat. Wir gehen die Liste rauf und runter – Jensen steht nicht dabei. Piero Mancardi schaut zu mir auf und sagt „Ich glaube, ich kann von Ihnen lernen. Wie viele Interceptor wurden gebaut? Hat der nicht einen amerikanischen Motor? Den Interceptor mochte ich schon immer...“

Wenn er Dinge aus der Historie wissen muss, nimmt er Kontakt mit dem Enkel des Firmengründers Bianchi Anderloni auf. Der ist im Besitz der Reste des Firmenarchivs und Mancardi berichtet davon, dass Anderloni sich eifrig bemüht, verlorengegangene Informationen in seinem Archiv zu rekonstruieren. Vielleicht findet Bianchi Anderloni auch etwas über Jensen? Der freundliche Mann im gestreiften Hemd verspricht, für mich den Kontakt mit Bianchi Anderloni herzustellen.

Er verabschiedet sich aus dem Gespräch und entlässt mich in die herbstlich-sonnige Lombardei. Während ich aus dem Firmengelände herausfahre, grübele ich: „War Jensen in der Firmen-Chronik vergessen worden? Habe ich Mancardis Neugierde geweckt?“ Eine spannende Recherche beginnt...

Thomas Hoeller

## **Touring**

1926 von Bianchi Anderloni gegründet  
Karosserie-Werkstatt  
nach dem 2. Weltkrieg von dessen Sohn weitergeführt  
erstellte Design und Karosseriearbeiten auf der Basis von Luxusautos  
aller großen Marken  
1966 Insolvenz  
1967 geschlossen  
2008 wurde die Marke im Sinne des Firmengründers wiederbelebt  
arbeitet heute für Alfa Romeo, Bentley, Maserati und andere  
40 Mitarbeiter  
Ort: Terazzano di Rhe, Nähe Mailand

## **Kooperation Jensen – Touring**

1965 suchte Jensen einen Nachfolger für den CV8. Entwürfe P66 und Nova  
wurden von der Geschäftsführung verworfen.  
1966 entwarf Touring den Interceptor in der bekannten Form.  
Prototyp und erste Fertigung wurde aber von Vignale ausgeführt,  
wahrscheinlich aufgrund der Touring-Insolvenz zu dieser Zeit.

## **Verein Register Touring**

offizieller Name des Vereins: „Registro Internazionale Touring  
Superleggera“  
Nach dem Bankrott der Firma Touring wurden die Immobilien im Jahr 1967  
verkauft. Der neue Eigentümer hatte kein Interesse an Firmenunterlagen  
und setzte diese in Brand.  
Bianchi Anderloni konnte eigenhändig etwa 20 % des Archivs eigenhändig  
aus den Flammen retten.  
Dies ist der Grundstock für das Touring-Archiv und den Verein.  
Liebhaber von Fahrzeugen, die Touring gestaltet hat, treffen sich zweimal  
jährlich.  
Der Verein betreibt eine sehr ausführliche und informative Internetseite:  
[www.registrotouringsuperleggera.com](http://www.registrotouringsuperleggera.com)  
Der Name Jensen taucht bislang nicht auf.