

# CLASSIC DRIVER

## Louis de Fabribeckers formt bei Touring die Zukunft des Coachbuilding

### Lead

Die Sportwagen der Carrozzeria Touring in Mailand werden noch heute von Hand mit Aluminiumblechen eingekleidet — wie zur goldenen Epoche des Karosseriebaus. Wir haben mit Designchef Louis de Fabribeckers über die Geschichte und Zukunft des Coachbuildings gesprochen.



Gegründet im Jahr 1926, gehörte die Carrozzeria Touring in der goldenen Ära des "Coachbuildings" zu einer der besten Adressen für maßgefertigte Automobilkarosserien. Die eleganten und wohlproportionierten Aluminiumhüllen wurden auf Stahlrohrrahmen gesetzt, trugen den vielsagenden Namen Superleggera - und waren weit über die Grenzen Italiens hinaus bekannt. "Gewicht ist der Feind, Luftwiderstand die Hürde", hieß das Motto des Mitbegründers und Chefdesigners Felice Bianchi Anderloni. Diesem Mantra folgend, entwarf die kleine Werkstatt im Norden von Mailand einige der schönsten und einflussreichsten Automobile aller Zeiten - darunter den BMW 328 Berlinetta, den Alfa Romeo 6C 2500 "Villa d'Este" und den legendären Aston Martin DB5. Die revolutionärste Kreation der Carrozzeria Touring war jedoch der Alfa Romeo 1900 C52 - ein stromlinienförmiger Rennwagen, der 1952 enthüllt und unter dem Namen "Disco Volante" bekannt wurde. Tatsächlich muss die Flunder damaligen Betrachter wie eine fliegende Untertasse vorgekommen sein. Nachdem die Firma in den 1960er-Jahren mit dem Niedergang der Karosseriekultur ihre Pforten schließen musste, produziert Touring seit 2006 wieder streng limitierte Sportwagen, die nach klassischem Prinzip von Hand gefertigt werden.



Die erfolgreichste Kreation seit der Rückkehr ins Geschäft war eine Neuinterpretation der legendären "Disco Volante" – die Kleinserie auf Basis des Alfa 8C Competizione war 2012 auf dem Genfer Salon zu sehen. Für die Formensprache verantwortlich ist Louis de Fabribeckers, der das revolutionäre Konzept des Originals mit viel Fingerspitzengefühl ins 21. Jahrhundert übersetzt hat. "In den 1950er-Jahren war die Disco Volante ein sehr futuristisches Auto", erklärt der belgische Designchef. "Sie war sehr aerodynamisch und verfügte als erstes Auto über einen verkleideten Unterboden. Wenn man sie von vorne betrachtet, sieht man eine fast ovale Grundform, die übrigens auch den Jaguar E-Type inspirierte." Man muss sich vergegenwärtigen, dass Karosserien in den 1950er-Jahren meist nur auf ein Fahrwerk gesetzt wurden. Die Disco Volante bracht mit dieser Tradition – die Blechformen schmiegt sich vielmehr um die technische Basis. "Man hätte das Auto auch auf den Kopf stellen können und es hätte kaum anders ausgesehen," lacht de Fabribeckers mit jugendlichem Schalk. "Deshalb sprach auch alle Welt von einer Fliegenden Untertasse."



Doch was gab den Gestaltern von damals die Freiheit, alle Konventionen hinter sich zu lassen? "Ich glaube nicht, dass unsere Designer kreative Genies waren", erklärt de Fabribeckers. "Sie hatten einfach ein sehr anspruchsvolles Lastenheft von Alfa Romeo erhalten. Das Chassis war fantastisch, der Motor glorios – nun fehlte nur noch eine wettbewerbsfähige Karosserie." Touring war berühmt für seine Superleggera-Philosophie, man nutzte Leichtbau-Materialien und legte besonderes Augenmerk auf die Aerodynamik. "Die Stronlinienform war die logische Lösung für das Problem, mit dem Alfa Romeo zu uns gekommen war. Die Disco Volante mag spektakulär ausgesehen haben, aber noch eindrucksvoller war der niedrige Luftwiderstandsbeiwert. Die Tropfenform war in Kurven nicht besonders vorteilhaft, deshalb hat das Auto auch nie ein Rennen gewonnen. Aber auf der Geraden war es eine Offenbarung!"

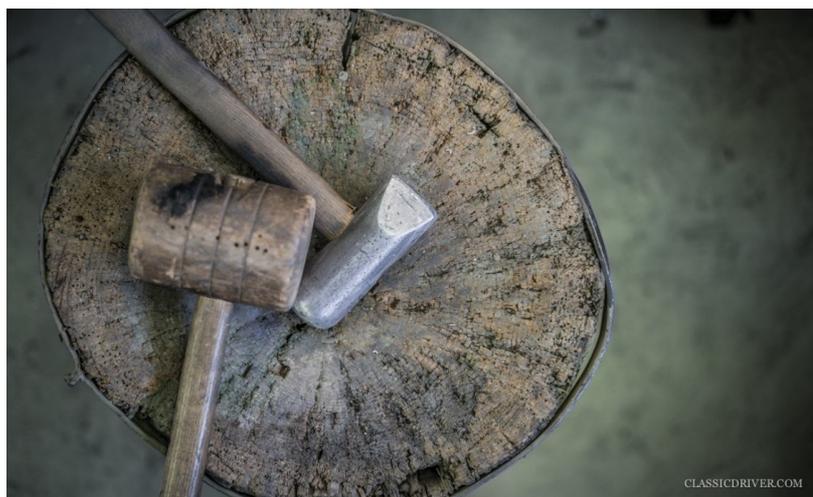


Der größte Unterschied zwischen der goldenen Ära des Karosseriebaus und heute ist die Komplexität der Automobilproduktion. Die Aluminiumbleche

mögen bei Touring noch immer von Hand in Form geklopft werden – doch unter den Hüllen kommt modernste Sportwagentechnik zum Einsatz. “Damals testeten und verbesserten die Designer alle Entwicklungen auf der Rennstrecke”, sagt de Fabribeckers. “Das ist wahrscheinlich auch der Grund, warum viele italienische Sportwagen für großgewachsene Menschen praktisch unfahrbar sind – sie wurden ausschließlich für ihre Entwickler gebaut.” Heute müssen die Autos von de Fabribeckers und seinem Team bei Touring Superleggera mindestens denselben Komfort- und Leistungsstandard bieten wie die Basisfahrzeuge. Der Alfa 8C Competizione, der als Basis für die neue Disco Volante dient, leistet mehr als 400 PS und beschleunigt in weniger als vier Sekunden auf Tempo 100. “Natürlich darf eine neue Karosserie sich nicht negativ auf die Sportlichkeit auswirken. Von sechs Monaten, die wir an einem Auto arbeiten, investieren wir einen Monat ins Design und fünf Monate in die ingenieurtechnische Umsetzung. Das erwarten unsere Kunden. Ein Auto kann man heute nicht mehr in der eigenen Garage einkleiden. Die Regeln des Spiels haben sich radikal verändert.”



Mittlerweile kann sich die Carrozzeria Touring über ein stetig wachsendes Interesse an limitierten und maßgeschneiderten Sportwagen freuen. Und während die großen Hersteller ihre Designsprachen zugunsten einer stimmigen Markenidentität über alle Modelle hinweg immer mehr angleichen, haben kleine Studios wie Touring noch immer die Möglichkeit, jedem neuen Automobil eine ganz eigene, starke Persönlichkeit mit auf den Weg zu geben. “Wenn wir ein Auto entwerfen, sind wir nicht an Marken- und Kommunikationsstrategien gebunden”, erklärt uns der Designchef. “Die finale Form muss in erster Linie den Betrachter emotional berühren. Jedes Auto, das wir bauen, muss ein echter Hingucker sein. Deshalb lasse ich mich vor allem von jenen Autos inspirieren, die mit ihrem jeweiligen Zeitgeist gebrochen haben – ganz egal, ob sie in den 1920er, 1930er, 1960er oder 1970er Jahren gebaut wurden.”



Es ist keine Überraschung, dass Louis de Fabribeckers sich besonders für italienische Karosseriekunstwerke begeistern kann. “Historisch betrachtet wurden die schönsten, aber auch die seltsamsten Automobile von Coachbuildern wie uns gefertigt. Man mochte vielleicht nicht alle Formen, die sie produzierten – aber ihre Kreationen waren immer interessant! Das Entscheidende war, dass sie über einen ungetrübten Blick verfügten. Sie mussten nicht nur eine Marke gestalten und waren deshalb offener für neue Einflüsse und Ideen. Und während ein Designer bei einem großen Hersteller heute

eine ganze Vorstandsetage von jedem ungewohnten Detail überzeugen muss, kann ich einfach zum Karosseriebauer in unserer Werkstatt gehen und die Sache mit ihm besprechen. Durch das Design kann ich auch zeigen, zu welcher Kunstfertigkeit unsere Arbeiter in der Lage sind - und ich kann demonstrieren, dass unsere Autos noch immer von Hand gefertigt werden. Deshalb liebe ich meinen Job!"

*Fotos: Rémi Dargegen for Classic © 2017*

## **Galerie**



































**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/louis-de-fabribeckers-formt-bei-touring-die-zukunft-des-coachbuilding>  
© Classic Driver. All rights reserved.