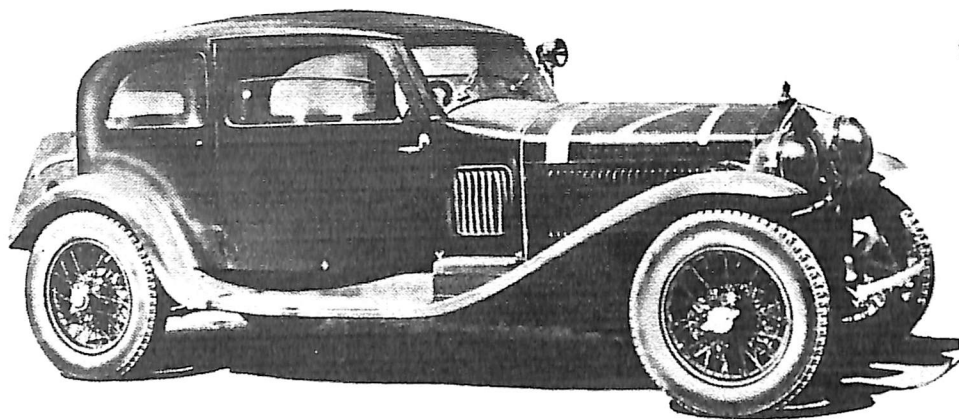
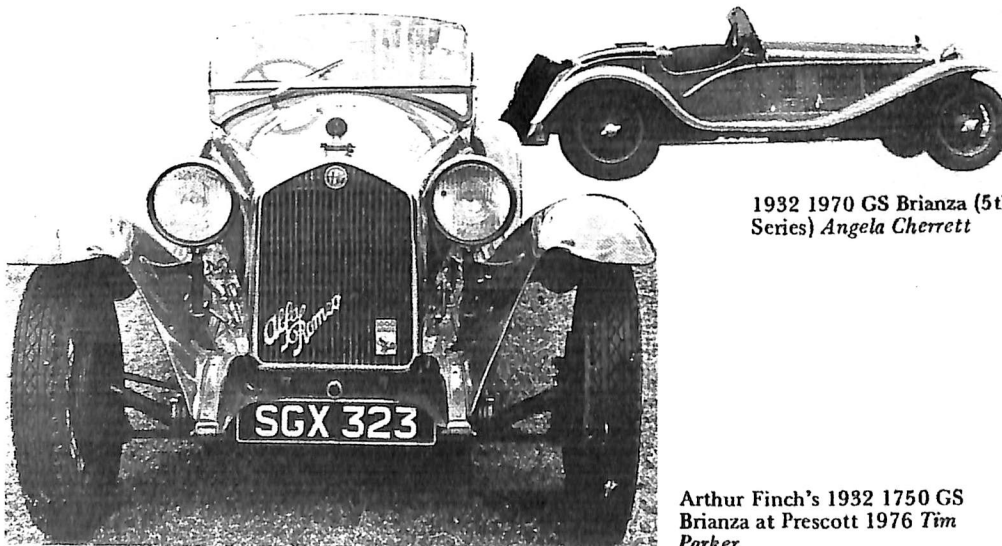


1933 6C 1900 GT Saloon *Alfa Romeo archives*



A 6C 1750 GT with Touring bodywork – equipped for racing *Alfa Romeo archives*



1932 1970 GS Brianza (5th Series) *Angela Cherrett*

Arthur Finch's 1932 1750 GS Brianza at Prescott 1976 *Tim Parker*

sospese la produzione in America, su telai importati dall'Inghilterra.

Nella costruzione delle carrozzerie, la Brewster teneva conto non solo dell'altezza del cliente e dell'eventuale autista, ma anche dei più piccoli dettagli. La tappezzeria e l'ebanisteria erano quanto di meglio si potesse trovare, i colori venivano concordati con il cliente che poteva scegliere persino tra molle di vario grado di flessibilità per i sedili. Brewster era uno dei pochissimi carrozzieri che disegnava le maniglie delle portiere e diede anche il suo nome a un colore, il Brewster green (verde Brewster). Tra i ritrovati di William Brewster figurano: il parabrezza antiriflesso, il meccanismo alzacrystalli, gli strapuntini.

Con la liquidazione della Rolls Royce americana, si chiuse l'episodio Rolls Royce e iniziò per la Brewster l'ultimo capitolo più breve e meno glorioso. Nuovamente in proprio, l'azienda, diretta da John S. Inskip, già presidente della Rolls Royce of America, continuò a occuparsi di carrozzerie di lusso ma in tono minore. Il mercato era ormai orientato verso vetture più semplici e meno costose e la Brewster dovette adeguarsi. Pertanto Inskip scelse il comunissimo telaio Ford V8, leggermente allungato, come base della sua nuova vettura, ottenendo una comoda compatta da città di ottima fattura. Dal 1934 al 1936 ne furono prodotte oltre trecento esemplari, tutti con il curioso radiatore a cuore, i parafranghi anteriori a taglio caratteristico e il paraurti suddiviso. Seguirono alcune carrozzerie su telai Buick, Cadillac, Lincoln e Oldsmobile, ma ormai la carrozzeria Brewster era in declino e nel 1938 sospese l'attività.

BRIANZA — Quando nel 1932 la carrozzeria Zagato si trasferì in via Ulpio Traiano, i vecchi locali di viale Brianza furono subito occupati da una nuova carrozzeria milanese che trasse il proprio nome da quello della strada in cui aveva sede. La Brianza esordì al Salone di Milano presentando una gamma di modelli che testimoniava della mancanza di un indirizzo preciso della giovane Casa: così c'erano una Maserati 4 C 1100 cc decisamente sportiva, una sobria coupé de ville su telaio Fiat 515, una notevole Lancia Dilambda con carrozzeria disegnata dalla Casa inglese James Young.

L'anno seguente la Brianza approntò, per il settore delle vetture di lusso, una Isotta Fraschini in stile novecento di colore nero con finiture bianche e l'interno in pelle e raso, guarnizioni in avorio e ebanisteria a laccatura giapponese. Comunque la fama della Casa milanese era ormai legata alle carrozzerie sportive grazie alla consistente commessa di carrozzerie tipo Zagato realizzate nel biennio 1934-35. A conferma del successo sportivo della Brianza contribuirono i primi tre posti alla Mille Miglia del 1935 conseguiti dalle Alfa Romeo carrozzate Brianza.

Al Salone di quell'anno la Casa milanese espose due versioni della famosa Isotta Fraschini otto cilindri, una berlina classica e una berlina aerodinamica di colore grigio metallizzato con calandra a punta.

Negli ultimi anni di attività precedenti la seconda guerra mondiale, la Brianza si occupò di carrozzerie industriali tra cui la costruzione del motocarro Bondone, e la trasformazione di vetture (soprattutto Isotta Fraschini) a gasogeno Dux, di cui era concessionaria.



Il marchio della Carrozzeria Brianza. Fondata a Milano nel 1932, interruppe l'attività alla vigilia della seconda guerra mondiale.

Sotto: a sinistra, l'Isotta Fraschini tipo 8 A carrozzata dalla Brianza (1933); a destra, l'Isotta Fraschini aerodinamica presentata dalla carrozzeria Brianza al Salone di Milano del 1935. In basso: l'Alfa Romeo 6 C 1500 G. S. del 1932 con carrozzeria Brianza.

