

ALFA ROMEO 6C 2500





Queste due Alfa Romeo 6C 2500, uniche nel loro genere, hanno dominato per due anni la scena dei concorsi d'eleganza di tutto il mondo. Octane le ha riunite in un ambiente ad hoc: intorno al lago di Como

TESTO Redazione // FOTO Mark Dixon

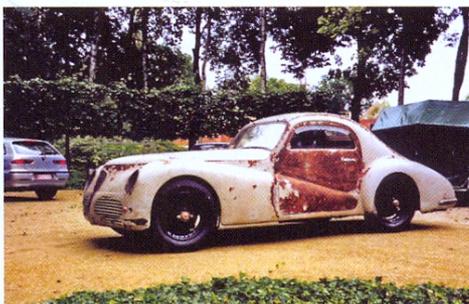
# UNO STILE VINCENTE

## ALFA ROMEO 6C 2500



### ALFA ROMEO 6C 2500 SS BERTONE 1942

**MOTORE** 6 cilindri in linea, 2443 cm<sup>3</sup>, due alberi a camme in testa, 3 carburatori Weber 36D02 **POTENZA** 145 cavalli a 5500 giri **TRASMISSIONE** Cambio manuale a 4 marce, trazione posteriore **STERZO** A vite senza fine **SOSPENSIONI** Anteriori: triangoli sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Posteriori: a bracci oscillanti, barra di torsione longitudinale, ammortizzatori telescopici **FRENI** A tamburo **PESO** 1200 kg circa **PRESTAZIONI** Vel max 175 km/h



QUANDO IL FOTOGRAFO ha iniziato la giornata dicendo 'E se...' abbiamo capito che stavamo andando incontro a dei grossi problemi. Lui voleva immortalare queste due magnifiche automobili italiane insieme, sulla riva del lago di Como, nei pressi dei luoghi dove ogni anno si svolge il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. Quello che avevamo trascurato è l'impatto della sua decisione sulla gente: gli italiani adorano l'automobile. Quando si porta un'Alfa Romeo da collezione in un luogo pubblico, ci si ritrova circondati per tutto il giorno da curiosi e fans. Immaginatevi se sono due, come è successo a noi... Prima di cominciare a lavorare dobbiamo attendere il nostro turno, dal momento che centinaia di turisti circondano le auto per fare meglio le foto con i loro telefoni cellulari... L'unica persona che non sembra essere sorpresa rimane il proprietario di queste due splendide creature, l'architetto Corrado Lopresto che ci dice, con un sorriso imbarazzato, che è sempre così, dovunque vada con le sue Alfa. La gente le

**Sopra, da sinistra a destra** La Bertone, fotografata davanti alla Scuderia Milano con la moglie del presidente; com'era prima del restauro, completa ma trascurata per anni; gli interni, la carrozzeria e il motore, tutti magnificamente restaurati, spiegano come quest'auto abbia a più riprese affascinato le giurie cui è stata sottoposta.

guarda e se innamora. Difficile fargliene una colpa, la 6C è considerata come una delle più belle auto costruite fra gli Anni 40 e 50. Basata su un progetto curato da Vittorio Jano e da Wilfredo Ricart, è la testa di ponte dell'epoca in termini di tecnologia e, in molti casi, ha ricevuto carrozzerie dallo stile esuberante. Queste due auto sono state viste fianco a fianco per la prima volta al concorso di Pebble Beach, in California, nel mese di agosto dello scorso anno, nella categoria del Centenario Alfa Romeo. Ora le ritroviamo insieme a Cernobbio, dove si sente sciabordare il lago di Como. La più datata delle due, una 6C 2500 SS del 1942, fu disegnata da Revelli di Beaumont per Bertone; l'altra, una 6C 2500 berlinetta del 1949 firmata Pinin Farina, è la prima Alfa della storia a montare i doppi fari.

Queste due auto hanno vinto un numero incredibile di premi, e ognuna ha una lunga storia da raccontare. A cominciare dalla Bertone, che ha inizia-





‘La Bertone, più compatta, si rivela più facile da condurre sulle strette strade che circondano il lago di Como. Le sue sospensioni hanno una ruvidità da vera sportiva’

to la sua vita come auto da corsa. Dal 1939 al 1942 lo chassis Sport della Tipo 256 veniva solitamente inviato alla Scuderia Ferrari che lo faceva correre, dopo che il suo passo era stato accorciato da 300 a 270 cm e aveva montato dei serbatoi più grandi. Nel contempo, il motore ricevette tre carburatori e alcune parti in Elektron (una lega di magnesio, zinco e manganese) per risparmiare qualche chilogrammo. La carrozzeria, ribassata e solitamente affidata alla Touring, era del tipo biposto con linee molto morbide. A partire dal 1942 (e dallo chassis numero 915.501) la struttura è stata rinforzata con una barra trasversale e l'auto fu denominata SS (Super Sport). Il nostro esemplare firmato Bertone ha il numero 905.516, e appartiene secondo il registro Alfa Romeo alla terza serie (si tratta quindi di una Super Sport). La sua produzione è iniziata il 4 dicembre 1941, ma le manca la barra trasversale, cosa questa che può significare che è stata allestita su uno chassis ‘vecchio’ ma rinnovato. Nel frattempo, il pianale e il motore avevano concluso la loro carriera agonistica e, con la penuria di pezzi tipica del periodo bellico, Bertone aveva acquistato la meccanica Alfa Romeo al fine di creare un'auto da

sogno partendo dagli schizzi di uno dei più talentuosi designer dell'epoca: Mario Revelli di Beaumont. Autore di alcune fra le più belle auto mai realizzate, nascondeva in sé anche il talento tipico dell'inventore.

Suo nipote, Oscar Revelli, possiede tra l'altro degli archivi nei quali si possono scoprire importanti dettagli innovativi, come la chiusura centralizzata, la maniglia della portiera a filo o il volante a razze elastiche. Sebbene l'auto sia stata restaurata, i tagli e le saldature di Bertone rimangono evidenti, dove si è intervenuti rispetto alla carrozzeria precedente. Le sole immagini prese al modello in passato la vedono in sosta davanti agli uffici della Scuderia Milano dei fratelli Ruggeri, che l'avevano iscritta alle corse insieme a un'altra 6C 2500. Un commerciante di carbone residente a Briga, in Svizzera, acquistò l'Alfa nel 1946 per conservarla per vent'anni prima di cederla a Bob Moran, che ne fu il proprietario fino al 2000. Lopresto si ricorda di averla vista per la prima volta alla Techno Classica di Essen, in Germania, dove era stata messa in vendita da un grosso commerciante di auto storiche. Non conosceva l'auto ma ne aveva visto una foto in un libro di

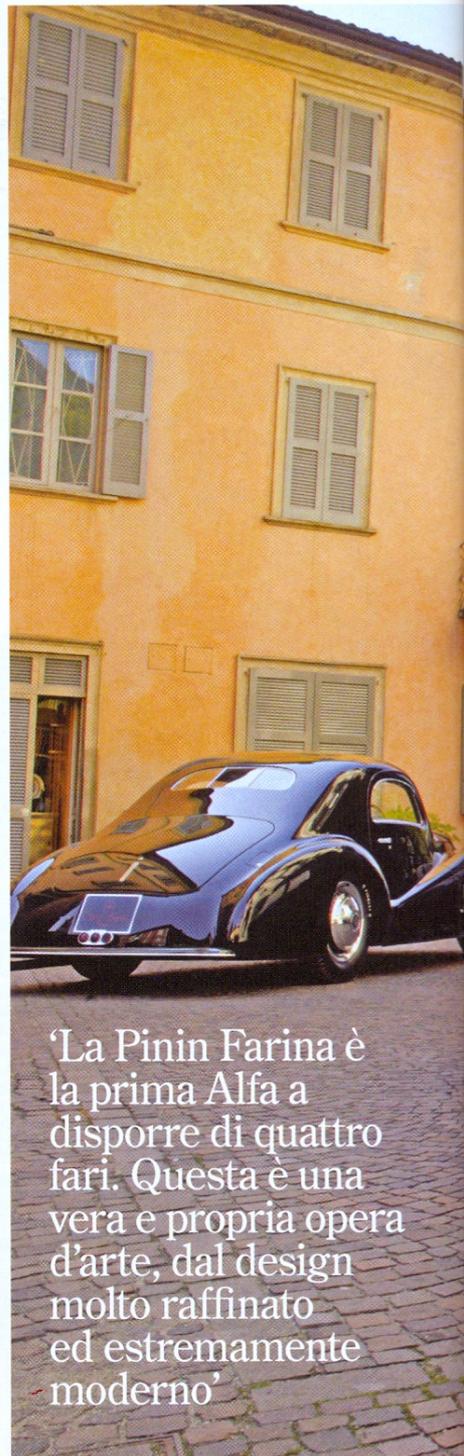


## ALFA ROMEO 6C 2500



### ALFA ROMEO 6C 2500 SS PININ FARINA 1949

**MOTORE** 6 cilindri in linea, 2443 cm<sup>3</sup>, due alberi a camme in testa, 3 carburatori Weber 36DCR **POTENZA** 110 cavalli a 4800 giri **TRASMISSIONE** Cambio manuale a 4 marce, trazione posteriore **STERZO** A vite senza fine **SOSPENSIONI** Anteriori: triangoli sovrapposti, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali. Posteriori: bracci oscillanti, barra di torsione longitudinale, ammortizzatori telescopici. **FRENI** A tamburo **PESO** 1300 kg circa **PRESTAZIONI** Vel max 170 km/h



‘La Pinin Farina è la prima Alfa a disporre di quattro fari. Questa è una vera e propria opera d’arte, dal design molto raffinato ed estremamente moderno’

Angelo Tito Anselmi e gli piaceva. Tentò quindi di acquistarla ma un altro italiano lo superò. Lopresto confida: ‘Ero triste, ma avevo quasi dimenticato la 6C quando, per puro caso, incontrai il nuovo proprietario al concorso d’eleganza di New York del 2004. Gli chiesi di vendermela. Lui accettò e alla fine la pagai parecchie migliaia di euro in più rispetto alla richiesta del precedente proprietario a Essen...’

Lopresto aggiunge poi qualcosa sul carattere unico di quest’auto: ‘Era quasi completa, solo la calandra era stata modificata. Una delle prime cose che notai era il fatto che mancasse una pala alla ventola posta davanti al motore. Solo molto tempo, vedendo l’usura del tappo che ne prendeva il posto, scoprimmo che era una sorta di marchio della Scuderia Ferrari sopraimpressa questa pala!’ Anche se completa, l’Alfa doveva essere restaurata. ‘Quando abbiamo scoperto tutte le modifiche apportate allo chassis, le abbiamo dovute fotografare e farle peritare in due riprese – prosegue Lopresto

#### Sopra

Questo esemplare unico fu costruito da Pinin Farina per un barone siciliano. Poi ha ‘navigato’ per anni fra inglesi e americani prima di finire in mano all’attuale proprietario. Un restauro di tre anni, sotto l’occhio vigile di Lopresto, l’ha resa più che nuova.

– nel contempo, abbiamo verificato tutto, per scoprire che ogni pezzo dell’auto aveva due numeri: uno indicante l’anno di fabbricazione, espresso in ‘/40’, e l’altro il codice dell’operaio che l’aveva fatto. Dunque, se si dispone di un registro, e noi non l’avevamo ma la Ferrari forse sì, si può determinare quello che è stato fatto su quest’auto. Siamo riusciti a salvare quasi tutti gli elementi originali. La più difficile è stata la calandra, che ha dovuto essere rifatta,

però per fortuna disponevamo di alcune vecchie fotografie. Abbiamo prima fatto fare parecchi disegni, ma il risultato finale è esattamente conforme all’originale. Ci sono voluti circa quattro anni perché quest’Alfa arrivasse alle attuali condizioni da concorso.’

La storia dell’altra 6C, la 2500 SS carrozzata da Pinin Farina, si rivela molto più semplice. Fu costruita per un ricchissimo barone siciliano tra il 1949 e il 1950. La maggior parte degli chassis Super Sport, a passo corto, sono stati consegnati ai carrozzieri per diventare degli esemplari unici, come questo,



che porta il numero 769. Dopo la guerra, la fabbrica Alfa Romeo del Portello, che si stava leccando le ferite, aveva conservato tutti gli stampi e gli strumenti che servivano a produrre automobili. Troppo dissanguata finanziariamente per concepire un nuovo modello, la Casa resuscitò la 6C e rimise in produzione telai e motori. Lo chassis 769 fu inviato alla Pinin Farina, a Torino, il 9 maggio 1949. Laggiù, fu 'vestito' con una carrozzeria 'berlinetta', un coupé a due posti, nel giro di un anno, e in seguito fu consegnato a Musumeci, il distributore Alfa Romeo di Roma, che consegnò l'auto il 20 settembre 1950. Era una vera e propria opera d'arte, dal design particolarmente raffinato ed estremamente moderno. L'unico altro esempio di auto dalla linea simile a questa fu un cabriolet dal muso più squadrato, anch'esso dotato di quattro fari. Si basava sullo chassis 2500 SS numero 915.766 e fu consegnato all'Ali Khan il 4 settembre 1950.

Il primo proprietario del coupé fu il barone siciliano Giovanni Sangiorgio Gualtieri, di Catania. Lo chauffeur di famiglia recentemente confidò: 'Il barone Gualtieri era un uomo incredibilmente ricco. Io non so quanto abbia

pagato quest'Alfa, ma con una somma del genere secondo me avrebbe potuto comperare a quell'epoca un intero palazzo a Catania.' Il barone Gualtieri possiede l'auto per un anno, poi muore, lasciando tutto il suo patrimonio a una fondazione che porta il suo nome, una decisione che getta i suoi parenti nella costernazione più nera. I giornali siciliani dell'epoca definiscono l'affare 'una disputa da un miliardo di lire (di allora!)'. Nel 1951, l'Alfa fu venduta in Sicilia al suo secondo proprietario e atterrò in Inghilterra con un aereo nel 1961, finendo in mano a sir Anthony Andren. Nel 1975, fu acquistata da un concessionario, che la inserì nella sua pubblicità su una rivista inglese specializzata, e nel mese di settembre del 1976 fu rivenduta a Franck B. Day, di Boulder, nel Colorado. Nel 1989, Day la cede a Mark Wallack, che diede inizio a un restauro, che fu ripreso nel 2000 dal proprietario successivo, prima che Lopresto rilevasse l'auto nel 2004. 'Un caro amico - spiega Lopresto - che aveva sentito parlare di quest'auto, che era sotto restauro, mi rivelò che era in vendita in America. Sapeva che ero sempre alla ricerca di auto italiane in esemplare unico e mi mise in contatto con il venditore. L'Alfa era in vendita →



dal 1991. L'acquistai senza averla vista, a scatola chiusa. Mi avevano detto che il suo restauro era quasi ultimato e che tutto era stato fatto secondo le regole. Ho visto delle foto, l'auto sembrava in buone condizioni e l'acquistai con l'idea che sarebbe stata pronta per il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 2005. Quando l'ebbi fra le mani, mi resi conto ben presto che avrei dovuto ultimare il restauro in base ai miei standard, prima di vincere un qualunque concorso.

I lavori di restauro richiesero più di tre anni. 'Per fortuna - spiega Lopresto - l'equipe di esperti che lavorava per me sapeva esattamente quello che volevo.' E questo lavoro si è poi tradotto in una successione di trofei a partire dal 2008, a conferma della qualità del restauro. Anche se un decennio, in pratica, divide le due auto, utilizzano delle meccaniche molto simili fra loro, vale a dire un 6 cilindri in linea con tre carburatori. Anche i telai sono quasi uguali, con un passo di 270 cm.

Su strada, queste Alfa si comportano come delle vere supercar, diventano sempre più efficaci man mano che aumenta la velocità. In entrambe la trazione è morbida, basta rimanere un po' su di giri per evitare delle cadute di regime. La Bertone, più compatta, si rivela più facile alla guida sulle strade strette che circondano il lago di Como. Le sue sospensioni, ruvide e tipicamente da sportiva, sono addolcite dai pneumatici Stella Bianca degli Anni 50. A causa della forma della leva del cambio, i passaggi di marcia non sono molto veloci e il doppio colpo di frizione si impone per evitare umori superflui.

La Pinin Farina si rivela meno ruvida e più rilassante da guidare in curva. I cambi di marcia sono meno faticosi, ma secondo Lopresto ciò è dovuto anche al miglior rodaggio che ha avuto quest'auto, senza trascorsi agonistici. In ogni caso, le due auto su strada possono vantare uno sterzo leggero e dei freni perfetti. Ma la cosa più impressionante è la 'banda sonora' che viene da sotto il cofano. Ricorda quella tipica di autentici motori da corsa, on una gloriosa sonorità che invoglia a premere sul pedale del gas. Vista la loro età, queste auto vantano una precisione di guida assolutamente incredibile. Il solo momento di tristezza lo si vive quando si devono restituire le chiavi a Lopresto. Noi italiani siamo così possessivi... **Time**

**'Queste due auto hanno raccolto un numero incredibile di trofei ai concorsi di tutto il mondo'**

## L'elenco dei premi ricevuti



**ALFA ROMEO  
6C 2500SS  
BERTONE  
1942**

**Baden-Baden (D)**  
Due premi: eleganza, concorso  
**Spa-Francorchamps (B)**  
Due premi: eleganza, concorso  
**Paleis het Loo (NL)**  
Due premi: eleganza, concorso

**2010**  
**Pebble Beach (USA)** Premio eleganza  
**Milwaukee (USA)** Premio giuria  
**Savannah Hilton Head (USA)**  
Due premi: eleganza, concorso  
**Amelia Island (USA)** Premio eleganza

**2009**  
**Salvarola Terme (I)** Premio di classe  
**Ludwigsburg (D)** Premio dei premi (concorsi 2005-2009)

**2011**  
**Villa d'Este (I)** Coppa d'Oro

**Baden-Baden (D)**  
Due premi: eleganza, concorso  
**Mulhouse (F)** Premio di classe  
**Castle Dirk Dusseldorf (D)** Premio eleganza e 2° al concorso  
**Schwetzingen (D)** Secondo premio



**ALFA ROMEO  
6C 2500SS  
PININ FARINA  
1949**

**2008**  
**Villa d'Este (I)** Esordiente  
**Concorso di Torino (I)**  
Due premi: eleganza, concorso  
**Ludwigsburg (D)** Tre premi: interni, eleganza, concorso

**2010**  
**Pebble Beach (USA)** Esordiente  
**Milwaukee (USA)** Trofeo d'eccellenza  
**Savannah Hilton Head (USA)**  
Due premi: eleganza, FIVA

**2011**  
**Amelia Island (USA)** Due premi: eleganza, concorso