

Restauro



L'Alfa Romeo 6C 2500 Coupé Bertone del 1942,
vincitrice della Coppa d'Oro 2011 a Villa D'Este

UNA DIVA DA RED CARPET

Il restauro di un'automobile da concorso equivale a quello di un'opera d'arte. Tutto deve essere curato nei minimi dettagli per riprodurre storia, forme, materiali e lavorazioni. In questo servizio il recupero di una fuoriserie come l'Alfa Romeo 6C 2500 Coupé Bertone del 1942, dal passato sportivo, che ha fatto incetta di premi a livello mondiale



Restaurare un'auto d'epoca oltre che a ridare vita a qualcosa che ha un'anima – questa è la verità per un autentico appassionato –, è un po' come riportare alla luce un'opera d'arte che ha contribuito a scrivere una parte della storia industriale e stilistica di un Paese. Questo, indipendentemente che si tratti della piccola utilitaria popolare oppure della vettura aristocratica. Certo più è rara l'automobile e più cresce il valore, non solo in termini monetari ma proprio di esclusività. Se poi la vettura in questione

rimasta nascosta per oltre mezzo secolo, allora possiamo parlare di qualcosa di straordinario. Che equivale alla scoperta e rivalutazione di un reperto storico di eccezionale importanza. Ed è proprio questa la storia della vettura del nostro servizio. Nata nel 1939 nel reparto corse Alfa Romeo e opportunamente modificata con telaio a passo corto e carrozzeria spider, faceva parte di uno stock di 12 vetture che la casa milanese affidò ad alcune scuderie, tra cui la neonata Scuderia Ferrari, che le schierò in gara affidate a diversi piloti

RECORDMAN A VILLA D'ESTE

Corrado Lopresto è da sempre appassionato di auto d'epoca ma sa più corretto dire cultore, perché da prima esperienza di restauro di una Fiat 1100 la sua passione si è via via affinata negli anni per orientarsi verso automobili sempre più prestigiose e soprattutto rare. La sua collezione peraltro, tradisce un inequivocabile amore per le automobili italiane, con certa preferenza per quelle del Biscione. Autentiche fuoriserie o prototipi, insomma pezzi praticamente unici che per essere scoperti e valorizzati necessitano di una conoscenza approfondita della storia dell'automobile e di una costanza che rasenta la maniacalità per scoprire i segreti di volta in volta che si celano dietro una carrozzeria sotto il cofano motore di un'auto. Tutto che gli è successo più di una volta a smentire, dopo un'approfondita ricerca il parere di quotati esperti considerati depositari della storia di un marchio automobilistico. Da metà degli anni '90 l'architetto milanese partecipa ai concorsi di bellezza per automobili d'epoca più prestigiosi al mondo e il debutto vincente a Villa d'Este si è visto che avrebbe giocato un ruolo da assai protagonista. Da quel giorno le Coppe d'Oro di Villa d'Este sono diventate il suo (l'ultima conquistata quest'anno), un al mondo a poter vantare un tris simile ma tra i suoi successi figurano anche il prestigioso Festival di Mulhouse, con la vettura del nostro servizio esposta come reginetta nel prestigioso Museo di Baden Baden, Amelia Island, Pebble Beach e Milwaukee. In pratica è come se uno scalatore avesse conquistato tutto il mondo!





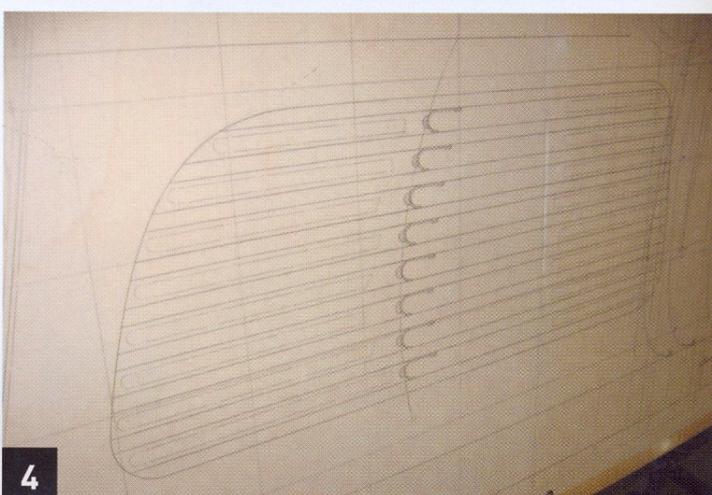
1



2



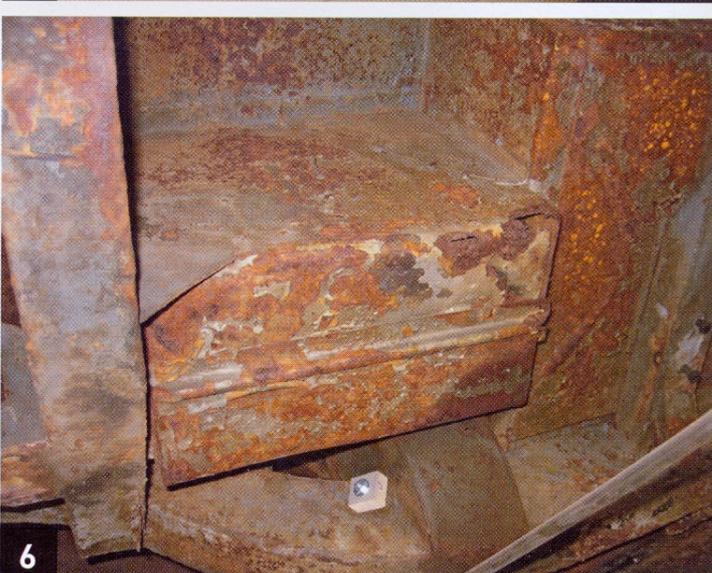
3



4



5



6

1: Prima di iniziare il restauro viene eseguito un disegno in scala 1:1 del lavoro da eseguire.

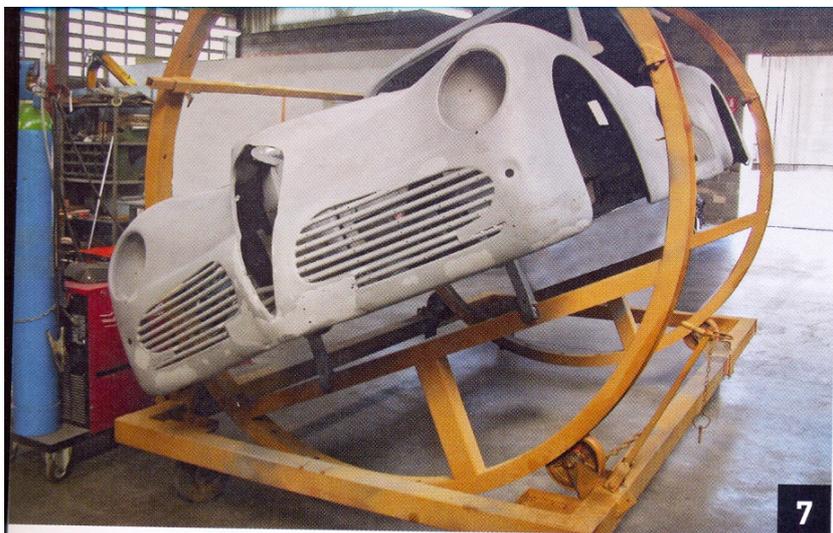
2: Premontaggio dello scudetto centrale, che è stato recuperato, per verificare l'accoppiamento.

3: Le griglie laterali anteriori erano state modificate, nel disegno (foto 4) si tracciano le linee di quelle originali.

5 e 6: A differenza della parte superiore, quella inferiore della scocca era stata intaccata in modo importante dalla ruggine.

integrati tornarono in Alfa Romeo e, data l'importanza degli stessi e come succedeva spesso all'epoca per le fuoriserie, la casa milanese li inviò da Bertone affinché venissero ricarrozati e omologati per la circolazione stradale. Lo stilista torinese scelse per la vettura in questione una carrozzeria con le linee molto particolari disegnate da Mario Revelli di Beaumont, quindi dopo l'immatricolazione, nel 1942 venne venduta probabil-

te per finire poi in Olanda dove si persero le sue tracce. Ricomparsa, in condizioni da restaurare, a distanza di oltre quarant'anni fu acquistata da un collezionista italiano che però non sentendosela di avviare un restauro così impegnativo la cedette a Corrado Lopresto. L'architetto milanese, autentico cultore delle fuoriserie italiane, che compongono la maggior parte della sua collezione con una predilezione per quelle del Biscione



7



8



9



10

7: La scocca fissata sull'apposito carrello di lavorazione dopo la sabbatura.
 8: Come si può notare nella parte inferiore si è resa necessaria la sostituzione di piccole parti di lamiera.
 9: Il lavoro di ripristino di un lamierato del parafango.
 10: Dopo aver liscio le superfici lavorate dal battistrada la scocca viene tirata a lamiera viva con paglietta abrasiva.
 11 e 12: Un tecnico verifica il corretto allineamento della carrozzeria e l'accoppiamento degli accessori.



11

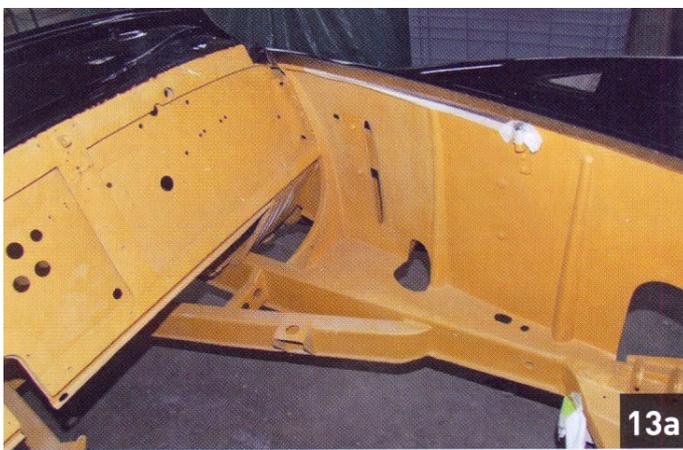


12

si al mondo, l'ha affidata alle cure della sua carrozzeria di fiducia, la Nova Rinascente di Dino Cognolato e figli a Vigonza di Padova, autentici specialisti a livello mondiale nel restauro di vetture d'epoca di prestigio, per farne la nuova punta di diamante della sua scuderia. Perché, per puntare al vertice dei concorsi di eleganza a cui partecipano i migliori specialisti al mondo, occorre che tutto sia al massimo. Per ottenere un risultato all'altezza della situazione, nella fase di restauro

rato nei minimi dettagli, sia nella forma sia nei materiali e nella lavorazione: tutto va affrontato in modo scientifico e seguito da autentici specialisti, che non sarebbe eccessivo chiamare artisti. E in questo la struttura padovana può garantire il massimo risultato ma per primeggiare nei concorsi più prestigiosi ci vuole anche altro: oltre alla maniacale cura dei particolari, sia per gli elementi esterni sia per la meccanica e degli interni, relativi magari al tipo di pelle e alla trama delle cuciture da re-

te, l'accurata ricerca della storia della vettura, e preparazione della relativa documentazione da presentare alla giuria, consentono a Corrado Lopresto di fare spesso la differenza. Perché come in ogni settore non si vince mai per caso. E anche nel caso dell'Alfa Romeo 6C 2500 Coupé Bertone del nostro servizio l'accoppiata tra il collezionista milanese e lo specialista padovano ha fatto centro, con la fuoriserie del Biscione che dopo quasi tre anni di cure è tornata a sfoggiare



13a



13b



14



15



16

13a e 13b: Nel vano motore e sotto i passaruota si nota il primo strato di antiruggine, che nella versione definitiva diventerà azzurrino (foto 14) come si usava all'epoca, mentre il telaio è verniciato di nero.
15 e 16: La scocca dopo la prima verniciatura, si notano le griglie laterali modificate come l'originale.

facendo strage tra i cuori dei giurati e, conseguentemente, incetta di premi. Tra questi basti citare la conquista del primato di categoria a Pebble Beach, considerato il campionato del mondo per auto d'epoca e la Coppa d'Oro a Villa d'Este, che vale come un campionato d'Europa. Ma il cammino di questa autentica regina a quattro ruote non si ferma qui: mentre scriviamo è in viaggio per il Kuwait, dove ne siamo certi, molti sceicchi cadranno ai suoi piedi.

IDENTITÀ NASCOSTA

La vettura acquistata da Lopresto si presentava completa di ogni

Infatti, se la parte superiore della carrozzeria era tutto sommato in discrete condizioni, il fondo era stato intaccato dalla ruggine, in alcuni punti in modo importante, tanto da rendere necessaria la sostituzione di piccole porzioni di lamiera. Inoltre, nella parte anteriore erano state modificate le griglie laterali ma fortunatamente nella parte interna dei parafranghi erano rimaste le tracce del perimetro di quelle originali. Quindi, come per tutti i lavori di restauro completi, il carrozziere padovano ha riprodotto il disegno in scala 1:1 della vettura, con tutti i lavori da eseguire. La vettura è stata pri-

strato protettivo e quindi portata a lamiera viva per verificare lo stato della stessa e definire i necessari interventi di lattoneria, che oltre al fondo hanno interessato anche parte dei passaruota e le griglie laterali anteriori. Qui, grazie alle tracce all'interno dei parafranghi, si sono potute riprodurre esattamente le forme delle griglie originali, formate da listelli di lamiera integrate nel parafrangio e successivamente con il dorso ricoperto da listelli di alluminio. Per lo scudetto centrale, invece è stato possibile recuperare il suo originale, in ottone cromato, riposizionando e saldando i listelli mancanti



17a



17b



18



19



20

17a e 17b: La scocca finita passa al reparto tappezzeria per la lavorazione degli interni.

18, 19 e 20: I sedili anteriori e il divanetto posteriore ricostruiti utilizzando la parte originale interna ricoperta con pelle di tipo e colore simile all'originale.

neria si è scoperta la precedente identità della vettura, il cui telaio inferiore, al quale è stata poi applicata tramite saldatura la nuova carrozzeria, oltre a evidenziare le modifiche apportate per accorciarne il passo presentava ancora i segni dei "moncherini" della vecchia carrozzeria. Una scoperta che di fatto ha reso ancora più affascinante e speciale la storia di

lisciata con una paglietta abrasiva, quindi stuccata e rilisciata con carta abrasiva di varia grana andando a correggere tutte quelle imperfezioni che possono risultare dal lavoro del battilastra. Conclusa questa lavorazione, che viene eseguita a secco, è stato steso con una spugnetta un prodotto liquido antisiliconico, che non intacca in nessun modo lo stucco e

lo di decimi, nell'andamento della carrozzeria. Questa operazione viene eseguita montando tutti i particolari da applicare successivamente, come portiere, cofani e tutti i vari accessori da applicare alla carrozzeria, per verificare che gli ingombri e gli accoppiamenti siano perfetti.

EFFETTO NITRO



21



22



23



24

21,22, 23: Altre parti dell'interno ricostruite come gli originali.

24: Le serrature e altri accessori esterni della carrozzeria recuperati.

**Carrozzeria Nova Rinascente
Via Noalesse 66, Vigonza (PD)**

**Ponti: Ravaglioli
Dima: Carbench
Piano di riscontro: F.lli Rotondi
Utensili meccanici: Beta
Utensili elettrici: Bosch
Vernici: Standox, PPG
Stucchi: PPG, Standox
Cilindri: Standox**

asciugata la superficie viene protetta con prodotti isolanti e si passa a stendere il primo strato di antiruggine. Quindi è stata eseguita un'ulteriore carteggiatura con carta abrasiva fine e si è iniziata la verniciatura vera e propria. Dato che per legge non possono più essere utilizzate vernici nitro, ogni strato di vernice è stato fatto essiccare per bene e quindi carteggiato con carta abrasiva finissima in modo da eliminare gradualmente l'effetto "buccia d'arancia" e ottenere un effetto finale liscio come le vernici originali. Trattandosi nello specifico di un colore nero sono stati sufficienti tre strati, mentre un colore più chiaro avrebbe richiesto ul-

la vettura è passata al reparto tappezzeria della Nova Rinascente, dove con l'intervento di uno specialista esterno sono stati rifatti i rivestimenti interni cercando di riprodurre quanto più fedelmente i materiali di rivestimento, i colori e le lavorazioni originali. Per i sedili anteriori si è mantenuta l'intelaiatura e l'imbottitura, che è stata rivestita con la pelle. A dare l'idea di quanta sia la pignoleria con la quale Lopresto segue i restauri delle proprie vetture e di quanto l'architetto milanese ci tenga a recuperare quanto più possibile dell'originalità di queste, basti pensare che le pelli originali subiscono un trattamento speciale che dura mol-