

AUTOCAPITAL | Alfa Romeo 6c 2500 Sport
Classic

A close-up, high-angle photograph of the front of a dark-colored Alfa Romeo 6c 2500 Sport. The image focuses on the iconic slatted grille, the round headlight, and the Alfa Romeo badge. The lighting is dramatic, with a bright light source from the left creating a strong highlight and deep shadows.

Extra Lusso

di Elvio Deganello

foto di Art Photo



Classic | AUTOCAPITAL | Alfa Romeo 6c 2500 Sport





Nel 1947 Giovanni Michelotti disegnò per gli Stabilimenti Farina un'Alfa Romeo 6c 2500 Sport, che esprime le aspirazioni dell'epoca e, in alcuni elementi, anticipò il futuro. I notevoli volumi erano un inno all'abbondanza, dopo le privazioni della guerra, mentre la calandra orizzontale affermò lo stile di Michelotti. All'idea dello sfarzo contribuirono gli arredamenti interni, studiati dal Conte Mario Revelli de Beaumont. L'Alfa Romeo 6c 2500 Sport carrozzata Stabilimenti Farina sul telaio #915339, che presentiamo in queste pagine, è un'automobile di transizione, che incorpora diversi miti stilistici degli Anni Trenta, ma in alcuni elementi si proietta verso gli Anni Cinquanta e oltre. L'ha disegnata nel 1947 quel giovanotto che aveva il magico dono di saper fissare sulla carta i fermenti della sua fantasia, Giovanni Michelotti appunto, il quale era approdato agli Stabilimenti Farina nel 1937, assunto a soli 16 anni come garzone. Un anno gli bastò per passare dalle commissio-

i club

I club dedicati alle automobili dell'Alfa Romeo, sono moltissimi in Italia e all'estero dove il Marchio è molto amato. Il club più importante è il **RIAR** (Registro Italiano Alfa Romeo), che ha l'appoggio della Casa ed è federato ASI. Il RIAR fornisce assistenza agli appassionati che intraprendono un restauro ed è piuttosto attivo nell'organizzare raduni. L'indirizzo è il seguente: Registro Italiano Alfa Romeo, Centro direzionale Direzione Promozione Immagine, 20020 Arese (Milano); telefono 02/93929421. A quanto ne sappiamo non esiste un club dedicato alla carrozzeria Stabilimenti Farina. Esiste invece il registro delle vetture disegnate da Giovanni Michelotti: **Registro Michelotti**, via Lussimpiccolo 20a, 10141 Torino; fax 0113827139, e-mail: registro@michelotti.com

i libri

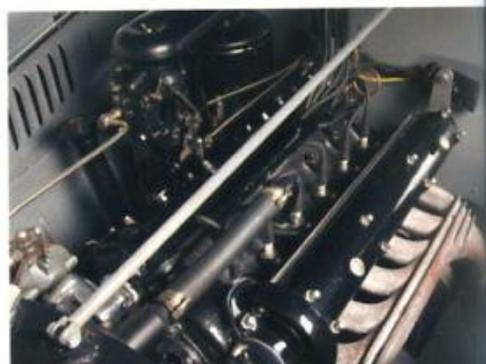
La 6c 2500 Sport Cabriolet Stabilimenti Farina Extra Lusso è un esemplare unico e non c'è un libro interamente dedicato a lei. Però la vettura è compresa nell'opera monografica scritta da Angelo Tito Anselmi sulle Alfa Romeo 6c 2500 in generale. Il volume ha 292 pagine in italiano con 600 foto in b/n. Costa 92,97 Euro. È disponibile presso la Libreria dell'Automobile, corso Venezia 43, 20121 Milano, telefono 02/76006624. Per informazioni: Libreria dell'Automobile, Via Treves 15/17, 20090 Vimodrone (Milano), telefono 02/27301462-27301468, fax 02/27301454

AUTOCAPITAL Alfa Romeo 6c 2500 Sport *Classic*

ni al tavolo del disegnatore capo. Infatti, viste le doti del nuovo arrivato, Attilio Farina licenziò il precedente capo disegnatore, Pietro Frua, con un pretesto oggi inammissibile: creava intralcio parcheggiando la sua Topolino. Schivo per carattere, Giovanni Michelotti si trovò, meno che diciottenne, a confrontarsi con la ricca e colta clientela degli Stabilimenti Farina. Doveva interpretare il gusto dei committenti, creare, proporre, progettare, coordinare, seguire la produzione e sincerarsi che fossero rispettate le richieste dei clienti. La sua sensibilità lo portò a temperare l'esuberanza creativa con l'attaccamento alla tradizione dei clienti e con tre importantissime variabili dell'arte della carrozzeria: razionalità, tecnologia e design. Nei primi anni del dopoguerra, i fratelli Farina, a corto di clienti facoltosi, preferirono aiutare Michelotti ad avviare uno studio indipendente, con l'idea che avrebbe collaborato da esterno, invece di sottoutilizzarlo come dipendente. Lavorando in proprio, Michelotti iniziò a progettare con maggiore libertà e a crescere fino a diventare quel fenomeno di forza creativa che fu il grande protagonista dello stile dagli Anni Cinquanta alla metà degli Anni Settanta. Michelotti iniziò l'attività di libero professionista nel 1947, proprio l'anno in cui gli Stabilimenti Farina realizzarono la 6c 2500 Sport #915339. Quest'auto è, dunque, una creazione di frontiera per due motivi: linea di confluenza di due epoche automobilistiche e tratto di giuntura fra due periodi dell'avventura creativa di Giovanni Michelotti. Nei volumi pieni e nelle linee fluide, questa cabriolet Stabilimenti Farina si allaccia allo stile "flamboyant" predicato dai carrozzieri francesi alla fine degli Anni Trenta, ma ripulito da Michelotti degli orpelli e delle incrostazioni decorative, seguendo il concetto di automobile inteso come monolito levigato, che aveva colto nei disegni e nelle sculture di Geo Hamm. Questi riferimenti già allora erano datati, ma diventano comprensibili tenendo conto dei gusti della committente, la nobildonna Luciana Del Duca, ancora attaccata all'antico concetto che volumi pieni e dimensioni generose denotassero lusso e prestigio.



Nella pagina accanto, in alto, la berlinetta Alfa Romeo 6c 2500 realizzata dagli Stabilimenti Farina con lo stesso impianto stilistico della Cabriolet. Foto scattata al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este 1947. Al volante Nino Farina.



Numero e disposizione cilindri: 6 cilindri in linea

Alesaggio x Corsa: 72 x 100 mm

Cilindrata totale: 2443 cc

Rapporto di compressione: 7:1

Distribuzione: bialbero in testa (catena)

Alimentazione: un carburatore doppio corpo invertito

Accensione: bobina e spinterogeno

Raffreddamento: ad acqua, circolazione forzata

Potenza massima: 90 CV a 4.600 giri al minuto

Impianto elettrico: 12 V

Trasmissione: sulle ruote posteriori

Frizione: monodico a secco

Cambio: 4 marce sincronizzate e Rm, comando al volante

Telaio: longheroni e traverse

Sospensioni anteriori: bracci oscillanti, molle a elica racchiuse con ammortizzatori

Sospensioni posteriori: bracci oscillanti, barre di torsione, ammortizzatori idraulici

Sterzo: vite senza fine e ruota elicoidale

Freni: idraulici a tamburo

Pneumatici: 6.50 - 17

Passo: 3000 mm

Carreggiata: ant. 1450 mm; post. 1460mm

Velocità massima: 155 km/h



Carrosseria Gran Lusso



COUPE' 2 POSTI SPECIALE

Alfa Romeo 2500 S.S.

Disegno originale di Giovanni Michelotti per la 6c 2500 Coupé a due posti. La vettura conserva lo stesso impianto stilistico della cabriolet del servizio fotografico.

AUTOCAPITAL *Classic* Alfa Romeo 6c 2500 Sport



La partizione dei volumi dovette fare i conti con la struttura alta e massiccia e con l'autotelaio 6c 2500 risalente al 1939, anno in cui il modello sostituì la 6c 2300, ereditandone l'impostazione. I volumi arrogantemente corposi esprimevano l'idea che con la guerra era cessata anche l'epoca delle privazioni e iniziava quella dell'abbondanza. In questa situazione egli riuscì a immettere nella creazione qualcosa di personale e d'innovativo nel taglio dei parafranghi, raccordati al cofano da una superficie appiattita, e nella composizione del frontale giocata su linee orizzontali, in un'epoca in cui i musci delle auto erano dominati da linee verticali. Nella costruzione tutta orizzontale non ci sarebbe stato spazio per il classico scudo che avrebbe dovuto fornire l'identità Alfa Romeo, così Michelotti ebbe l'originale idea di evocarlo con un motivo lucido in bassorilievo sulle barre orizzontali della calandra. Quella che un autorevole critico, in un momento di distrazione, ha definito "un'anonima calandra stile Oltreoceano, dove lo scudetto diventa un semplice segno grafico", costituì, invece, un'innovazione avanzata per l'epoca, tanto è vero che Bertone utilizzò un espediente analogo per rappresentare lo scudo Alfa Romeo nelle calandre a barre orizzontali delle 2000 GT del 1971 e delle Giulia GT Junior del 1973, esattamente 26 anni dopo. Sullo stesso impianto stilistico della 6c 2500 Sport #915339, Michelotti disegnò per gli Stabilimenti Farina una cabriolet con passo corto, una coupé a due posti e una berlinetta aerodinamica: la "Coupé Vittoria", a quattro posti. Della coupé a due posti non si hanno notizie e c'è chi dubita che sia stata costruita; la berlinetta, invece, lasciò ampia testimonianza della sua esistenza nelle foto del Concorso d'eleganza di Villa d'Este del 1947, dove meritò il premio d'onore consegnato nelle mani di Emilio Giuseppe "Nino" Farina, futuro campione del mondo della Formula 1 e figlio di Giovanni, uno dei fratelli titolari degli Stabilimenti Farina. Anche la cabriolet del nostro servizio partecipò con successo a diversi concorsi d'eleganza, in particolare vinse la sua classe nella sfilata romana del Pincio, ma prima si fece ammirare nei Saloni dell'Automobile di Parigi e New York. Il richiamo al ricco mercato estero è percepibile nella definizione "extra lusso da esportazione" impiegata dal car-

Giovanni Michelotti

Giovanni Michelotti (1921-1980) nella sua incredibile avventura creativa ha disegnato circa 3500 automobili. Non tutte sono state realizzate, ma anche così resta uno degli stilisti che più hanno contribuito a creare il mito della carrozzeria italiana nel mondo. Basta pensare che nel solo Salone dell'Automobile di Torino del 1954 si contavano non meno di 40 sue creazioni esposte con vari marchi. Michelotti è stato instancabile nel creare linee automobilistiche per i carrozzieri (Accostato, Allemano, Balbo Bertone, Boano, Canta, Farina, Fissore, Francis Lombardi, Ghia, Mantelli, Monviso, Monterosa, Moretti, Osi, Ostuni, Savio, Scionieri, Siata, Viotti, Vignale Zagato), per le grandi Case (Abarth, Alpine, Auto Union, British Leyland, BMW, Cisitalia, Daf, Ford, Fuji, Innocenti, Lancia, Maserati, Standard, Triumph) e per i singoli clienti. Giovanni Michelotti aveva un carattere schivo ed era molto modesto, per questo pochi conoscono il suo lavoro e la sua storia, ma la forte presenza delle sue creazioni nel paesaggio urbano per tre decenni ha contribuito a determinare il gusto estetico del pubblico per molti anni.

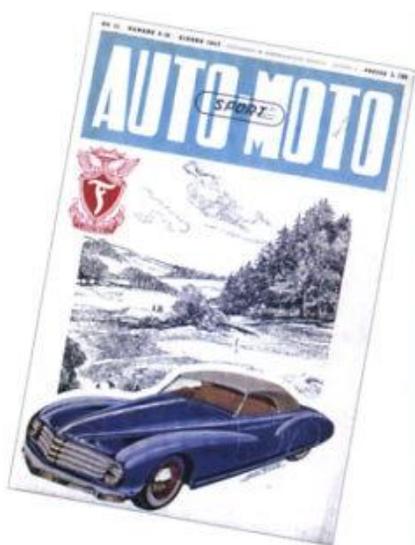


AUTOCAPITAL Alfa Romeo 6c 2500 Sport
Classic



Dall'alto in basso: Le maniglie delle porte a scomparsa così come le bizzarre fogge dei fanali sono altri particolari usciti dalla mente del Conte Revelli per rendere la vettura ricca, originale ed esclusiva come imponeva la finitura "extra lusso" riservata alle auto importanti, ma non così solenni da richiedere l'autista. L'ampio accesso all'abitacolo permette di ammirare il gioco di contrasti cromatici che impreziosisce l'arredamento interno. Un dettaglio del mirabile cruscotto con l'impeccabile grafica dei quadranti, la trasparenza degli interruttori e il display che in modo del tutto innovativo forniva indicazioni al conducente sui principali parametri motoristici.

Sotto: la vettura ritratta sulla copertina di Auto-Moto Sport, un originale fornito dal proprietario della vettura che reca la data "giugno 1947".



rozziere nella brochure di presentazione. La dicitura si trova semplificata in "extra lusso", riportata sulle eleganti targhette con fregi ai lati del cofano. Nel lessico della carrozzeria dell'epoca, il termine "extra lusso" indicava la cura particolare nelle finiture, che spesso erano eseguite su richiesta del cliente e sempre erano ricche ed esclusive, con l'impiego di quanto di meglio e originale offriva il mercato in termini di materiali e accessori. Per questo, ma anche per leggerezza, il corpo della carrozzeria della 6c 2500 Cabriolet fu eseguito in alluminio (tranne le porte). Uno specialissimo composto con alluminio in polvere servì per dare toni iridescenti all'azzurro metallizzato della vernice, una raffinatezza assoluta per l'epoca. Il procedimento di "brinatura" diede una sfumatura azzurra al pannello grigio chiaro dei rivestimenti interni. Capolavoro il cruscotto disegnato dal conte Mario Revelli de Beaumont, dove spiccano i pomelli trasparenti come cristalli, il volante tipo "Antisismic", con mozzo antivibrante in gomma brevettato dallo stesso Revelli, i grandi strumenti sporgenti dalla plancia e il display che dalla parte del guidatore realizza un piacevole equilibrio con l'autoradio. Si tratta di una autentica anticipazione del computer di bordo: un meccanismo, per via meccanica ed elettrica, fornisce al guidatore informazioni sui parametri vitali del motore e su alcune possibili irregolarità presenti in altri comparti. La #915339 è riemersa dall'oblio nel 1997 molto segnata dal tempo, ma non compromessa e soprattutto completa. Così è stato relativamente più facile ricostruire la pelle "brinata" dei rivestimenti, le alette parasole, la tinta originale e la moltitudine di particolari in metallo lucido presenti nel cruscotto e nella finitura. I lunghi lavori sono stati coordinati dal proprietario Corrado Lopresto, un architetto divenuto un vero storico dell'auto attraverso i pazienti restauri a cui ha sottoposto le sue vetture. La sua sensibilità e il rispetto per le testimonianze del passato a quattroruote hanno portato la #915339 al livello d'eccellenza che strappa ammirazione al pubblico ogni volta che viene presentata. Tale perfezione ha fruttato alla vettura il trionfo in numerosi importanti concorsi d'eleganza per auto storiche.

palmares

1947

Montecarlo
Medaglia d'oro

Salone di Parigi, New York

Concorso d'Eleganza, Pincio, Roma
1° Classificato

Concorso d'Eleganza, Villa d'Este, Como
1° Classificato
Coppa d'Oro Referendum

2003

Concorso d'Eleganza, Villa d'Este, Como
1° Classificato

2004

Concorso d'Eleganza, Cannes (Francia)
1° Classificato

Concorso d'Eleganza Vitton Classic,
Waddesdon (Gran Bretagna)
1° Classificato

Concorso d'Eleganza Ludwigsburg (Germania)
1° Classificato
Premio città di Ludwigsburg
Premio Meguiars

Concorso d'Eleganza SPA di Francorshamp,
Francorshamp (Belgio)
Best in Show

