

Alfa Romeo

"6C 2500 SS Cabriolet" Touring

Si ricomincia da quattro

Nell'immediato dopoguerra la carrozzeria Touring introdusse

i quattro fari, secondo un suggerimento del conte Trossi.

Una soluzione, insieme pratica e stilistica, che piacque anche ad un facoltoso svizzero che per festeggiare la fine del conflitto commissionò una delle rare "6C 2500 SS Cabriolet" allestite dal carrozziere milanese

di Studio Thomas Simon, foto di F. e M. Papetti

▲ DIVENTÒ TURINGA

La denominazione originaria della carrozzeria, Touring Superleggera, fu italianizzata per ordine del fascismo e trasformata in Turinga Superleggera. Nel dopoguerra il marchio così trasformato fu utilizzato ancora per qualche tempo.

Sono talmente tante le chiavi di lettura utilizzabili per raccontare un'auto d'epoca che di una stessa vettura si potrebbero mettere insieme trame narrative diverse senza tradirne la verità storica. Naturalmente questo accade soprattutto per le auto più importanti, esemplari molto particolari realizzati su ordinazione per assecondare specifiche richieste di facoltosi clienti. Tali vetture risentono inevitabilmente della forte personalità del

committente, delle sue scelte estetiche e perfino del suo stato d'animo. In alcuni casi, certe raccomandazioni si risolvono comunque in felici contributi d'idee che favoriscono la migliore evoluzione del modello. Si deve, per esempio, a un suggerimento esterno l'introduzione da parte della carrozzeria Touring di Milano della doppia fanaleria anteriore, che appare a partire dal 1946 sui primi modelli Alfa Romeo "6C 2500 SS". Questa soluzione, subito apprezzata, finirà ▶



Alfa Romeo

"6C 2500 SS Cabriolet" Touring

► NOTE ELEGANTI

L'elegante postazione di guida rivela una grande cura dei particolari. Al centro della plancia, l'autoradio inserita su richiesta del cliente.



▲ FALSA TESTIMONIANZA

Il tachimetro, dal disegno elegante e di facile lettura, indica una velocità massima di 200 km/h. La "Super Sport" poteva raggiungere però solo i 170 km/h.



► per essere istituzionalizzata, caratterizzando tutti i successivi esemplari, compresi quelli di serie, fino al raggiungimento, nel 1949, di quel capolavoro stilistico rappresentato dal tipo "Villa d'Este". Considerata l'importanza di questa "mutazione" viene spontaneo chiedersi quando, come e perché la carrozzeria Touring introdusse la doppia fanaleria. La "regina" di questo mese, una splendida cabriolet, elegante come un grand hotel "cinque stelle", realizzata su autotelaio Alfa Romeo "6C 2500 SS", è stata indicata come primo esempio di tale innovazione. Forse sì,

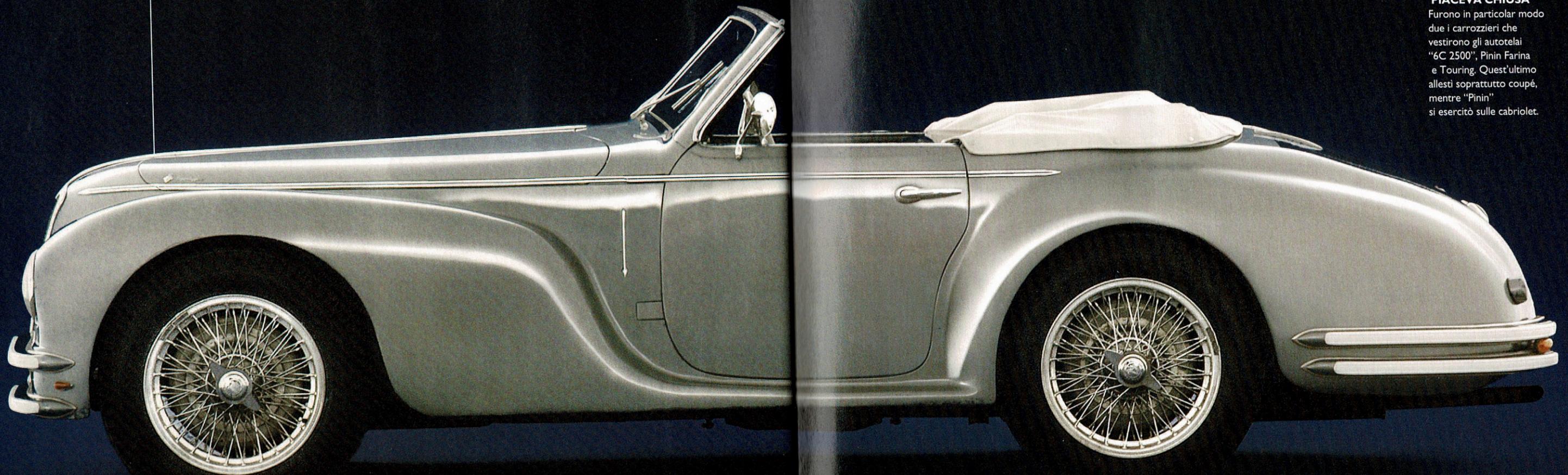
forse no. La prima vettura che presenta questa inedita conformazione del "musetto" è, a nostro avviso, un'altra: una coupé, appartenuta al conte Felice Trossi, inizialmente vestita Pinin Farina. Il ricco industriale biellese, finita la guerra, aveva deciso di rinnovare la carrozzeria e si era affidato alla Touring per un nuovo disegno. Tra le specifiche richieste, oltre al colore grigio scuro, si era raccomandato che venissero aggiunti sul frontale della vettura due fari supplementari da accoppiare a quelli abitualmente previsti. Volendoli poi molto



potenti li aveva forniti egli stesso, riciclandoli da quelli di un aereo da caccia. La sua richiesta era stata motivata dal fatto che, guidando spesso di notte, voleva avere una visibilità migliore. L'auto del nostro servizio fu comunque contemporanea a quella di Trossi e da questa trasse la soluzione della doppia fanaleria. Chiarito il come e il perché, vediamo ora di accertare il quando. L'auto di Trossi, consegnata nella prima metà del 1945, fu completata dalla Touring il 7 febbraio 1946. L'ingegner Carlo Felice Bianchi Anderloni, che aveva appena affiancato il padre Felice nella carrozzeria di via Ludovico di Breme, annotò la conclusione dell'opera in un libretto sotto questa data, aggiungendo: "Coupé semintegrale: è la prima vettura del gruppo 'SS' con davanti nuovo. Impresione generale: ottima!". La lavorazione della cabriolet "Super Sport" di questo servizio è invece, presumibilmente, collocabile in una data subito successiva. È questa una deduzione basata sul fatto che l'autotelaio in questione, tipo "SS" n. 915527, fu consegnato dall'Alfa Romeo alla Touring il 9 giugno 1945. Era questo un residuo di magazzino venuto pronto, secondo i registri di ►

◀ A MILANO PIACEVA CHIUSA

Furono in particolar modo due i carrozzieri che vestirono gli autotelai "6C 2500", Pinin Farina e Touring. Quest'ultimo allestì soprattutto coupé, mentre "Pinin" si esercitò sulle cabriolet.



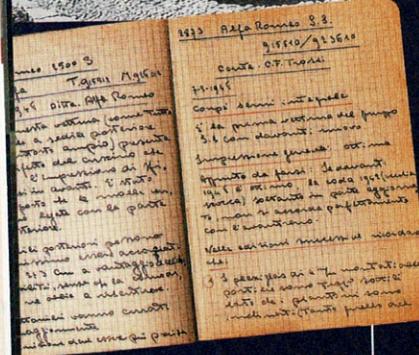
Alfa Romeo

"6C 2500 SS Cabriolet" Touring

la linea generale della coupé di Trossi; tradizionale invece quella della cabriolet. Facendo appello al solo senso d'osservazione, il lettore noterà infatti subito la notevole diversità esistente tra le due fiancate. La cabriolet presenta elementi stilistici chiaramente riferibili alla fine degli anni Trenta, con parafranghi anteriori fortemente disegnati che interrompono bruscamente la loro linea per lasciare spazio alla portiera; la coupé invece, a fiancata integrale, evidenzia un corpo uniforme e compatto, una costante dei successivi modelli Touring. Il motivo di tale diversità può essere dovuto alla possibilità di utilizzare materiale già esistente in carrozzeria, oppure conseguenza di un diverso orientamento del cliente. Mentre conosciamo il conte Trossi, personaggio di spicco nel mondo dell'automobilismo sportivo italiano, non

sappiamo invece nulla della personalità del committente che richiese la cabriolet, se non che fu uno svizzero in vena di *grandeur*, forse per festeggiare la fine della guerra. Gli elementi ispiratori furono comunque diametralmente opposti. Trossi volle specificatamente una vettura elegante ma non appariscente; da qui il colore grigio, con i raggi dei cerchi verniciati addirittura di nero. L'altro la pretese di immediato effetto, spumeggiante, di colore "tortora" scuro metallizzato con capote crema e interni in pelle marrone, elegantissima. Questa sua particolarità impressionò molto il giovane Carlo Felice Bianchi Anderloni che ricorda bene

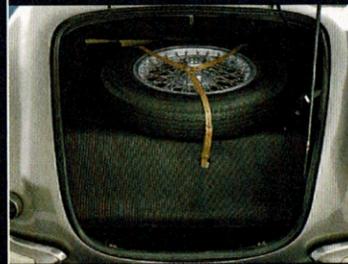
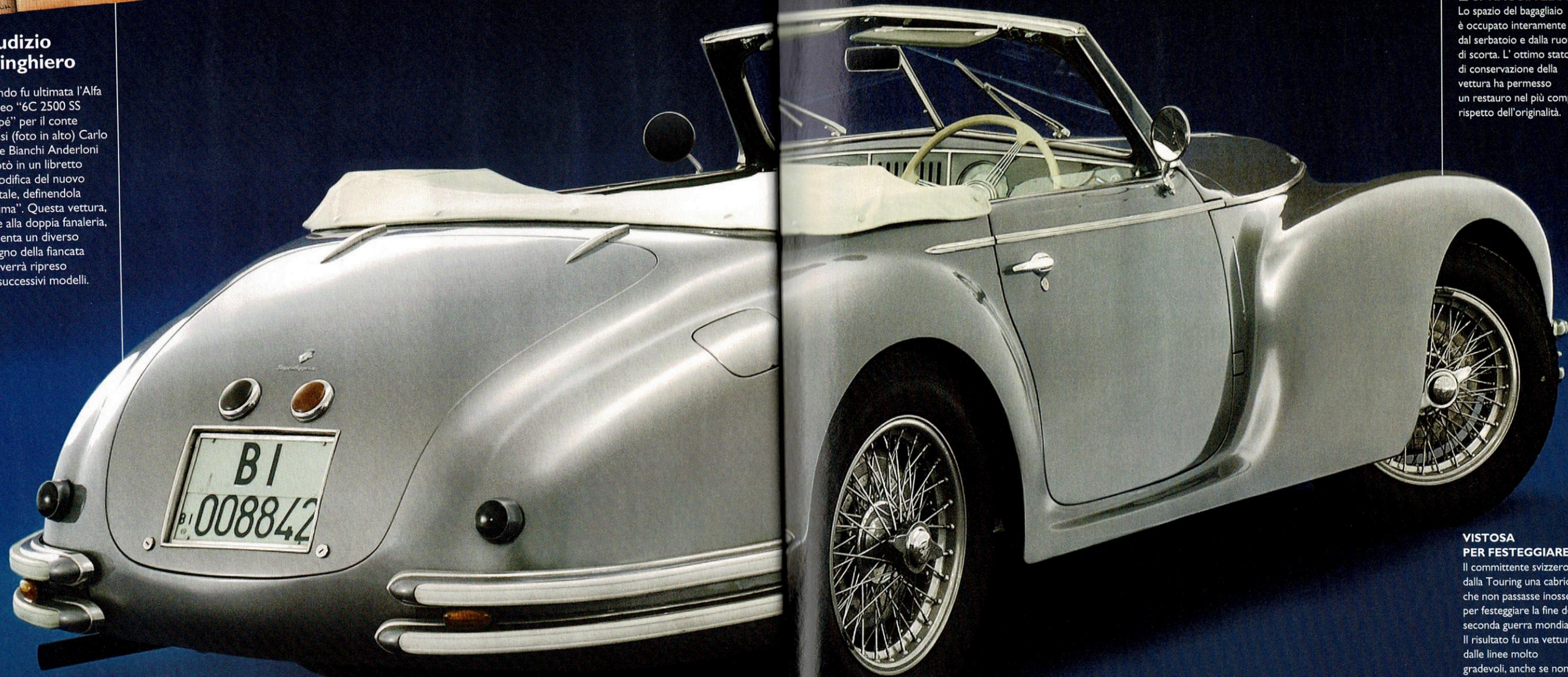
la vettura presente nell'atelier paterno, anche perché ne seguì in parte la costruzione, così come seguì l'allestimento della coupé di Trossi. Le due auto, a conferma della contemporaneità dell'esecuzione, presentano entrambe una "firma" molto particolare: non "Touring Superleggera", come ci si aspetterebbe, ma "Turinga Superleggera". La denominazione della carrozzeria era stata "italianizzata" per ordine del fascismo. Lo stesso Touring Club Italiano aveva dovuto trasformarsi in Circolo Turistico Italiano. Lasciato alle spalle il conflitto, il marchio originario fu ripreso e si tornò alla vecchia denominazione. ■



Giudizio lusinghiero

Quando fu ultimata l'Alfa Romeo "6C 2500 SS Coupé" per il conte Trossi (foto in alto) Carlo Felice Bianchi Anderloni annotò in un libretto la modifica del nuovo frontale, definendola "ottima". Questa vettura, oltre alla doppia fanaleria, presenta un diverso disegno della fiancata che verrà ripreso nei successivi modelli.

► carico e scarico della Casa del Portello, quasi due anni prima, il 31 agosto 1943, ma mai utilizzato a causa della guerra. Va rilevato che anche l'autotelaio di Trossi, tipo "SS" n. 915510, risulta costruito in quel periodo. Approntato il 16 ottobre 1942, fu consegnato alla Pinin Farina il 17 ottobre 1942. Curiosamente perciò, quasi tre anni dopo, i due autotelai si ritrovarono di nuovo uno accanto all'altro in attesa di avere un nuovo vestito. Nonostante la contemporaneità della costruzione e lo stesso muso, le due vetture evidenziano soluzioni stilistiche molto diverse. Sicuramente più moderna e filante



▲ SI VIAGGIA LEGGERI

Lo spazio del bagagliaio è occupato interamente dal serbatoio e dalla ruota di scorta. L'ottimo stato di conservazione della vettura ha permesso un restauro nel più completo rispetto dell'originalità.

VISTOSA PER FESTEGGIARE

Il committente svizzero volle dalla Touring una cabriolet che non passasse inosservata per festeggiare la fine della seconda guerra mondiale. Il risultato fu una vettura dalle linee molto gradevoli, anche se non proprio innovative.

IMPRESSIONI DI GUIDA

Alfa Romeo
"6C 2500 SS Cabriolet" Touring
1946

Accontentarsi della bellezza

Era la più spinta delle "6 C 2500", ma oggi quel temperamento sportivo è un ricordo del passato. Meglio godere della sonorità del motore ad andatura turistica, quando la brezza a capote aperta non è un fastidioso vortice e i freni mantengono una certa efficacia

Una cabriolet Touring "6C 2500 Super Sport" è allo stesso tempo una rarità e una chicca. Alla carrozzeria milanese sono infatti attribuite come realizzazioni d'eccellenza soprattutto le coupé, che su questo telaio furono realizzate in buon numero dal 1946 al 1952. Le cabriolet furono invece molte meno, anche perché, nella divisione delle commesse Alfa Romeo, la versione aperta della "6C 2500 SS" fu data in appannaggio quasi esclusivo alla Pinin Farina. Le cabriolet Touring rimasero quindi delle eccezioni. Averne una fu perciò, in passato, un privilegio per pochi; come oggi lo è poterla provare. Colpisce subito la sua linea imponente, anche se mai esagerata. Stupisce il motore, monumentale. Al di là delle prestazioni, buone ma comunque limitate rispetto a quanto oggi potremmo aspettarci da vetture di eguale levatura, l'impressione che questa auto suggerisce immediatamente, appena si sale, è una forte sensazione di dominio totale della strada. Sembra, stando al volante, di essere più capitani sulla plancia di una nave che piloti di una vettura. Su un percorso dolce e rettilineo, la nostra "2500 SS" naviga infatti tranquilla, scivolando lungo il nastro d'asfalto come sulla superficie liscia del mare. L'imponente motore gorgheggia rotondo, con piacevole sonorità. Verrebbe voglia di chiudere gli occhi e starlo a sentire. Accendiamo invece la vecchia radio, montata già in origine a centro plancia: gracchia, attraversata da piccole scariche. Meglio lasciar stare. Come sottofondo s'impone allora il rumore del vento che, a capote abbassata, forma nell'abitacolo fastidiosi vortici. Se fa caldo, il cielo è terso e la velocità non è eccessiva, quel flusso d'aria dà un piacere irripetibile. Il motore intanto continua a fare il suo dovere, senza esitazioni. Ci appare subito particolarmente elastico e brillante e risponde con puntualità alle rare sollecitazioni che gli vengono richieste. Con una cabriolet comunque non si corre mai. Si passeggia. Per questo appare come una stonatura il cambio piuttosto ruvido da manovrare. L'innesto della seconda marcia, in particolare, richiede una certa abilità. Per la prima è obbligatorio fermarsi, se non si vuole rompere l'incanto e qualche cosa d'altro. ▶

di Studio Thomas Simon, foto di Alfredo Albertini



"FRENATI"
DAL VENTO

La guida della "6C 2500 SS" non comporta particolari difficoltà, anche perché a capote abbassata i vortici d'aria che si creano all'interno dell'abitacolo non incoraggiano ad accelerare.

Alfa Romeo
"6C 2500 SS Cabriolet" Touring
1946

LA TECNICA



Motore

Anteriore - 6 cilindri in linea - Cilindrata 2443 cm³ - Alesaggio 72 mm - Corsa 100 mm - Potenza 110 CV SAE a 4800 giri/min - Rapporto di compressione 8:1 - Tre carburatori monocorpo orizzontali.

Trasmissione

Trazione posteriore - Cambio a quattro marce (3^a e 4^a sincronizzate) - Comando al volante - Pneumatici 5.50x18.

Corpo vettura

Cabriolet 2+2 posti - Telaio a longheroni - Sosp. ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali racchiuse in contenitori cilindrici - Sosp. post. a ruote indipendenti, barre di torsione longitudinali - Freni idraulici a tamburo sulle 4 ruote - Sterzo a vite senza fine e ruota elicoidale.

Dimensioni e peso

Passo 2700 mm - Carreggiata ant. 1450 mm, post. 1470 mm - Peso a vuoto 1270 kg.

Prestazioni

Velocità massima 170 km/h.



GEOMETRIA INFIDA

L'autotelaio della "6C 2500" montava il discusso ponte pendolare Porsche: molto costoso da produrre, esso evidenziava inoltre problemi di tenuta nella guida al limite.



► Per la retromarcia si deve premere il pulsante posto lateralmente alla leva del cambio. Il resto è più facile e funziona anche meglio. In quarta la nostra "6C 2500 SS", incedendo sugli enormi pneumatici 5,50x18, prende velocità facilmente, ruggendo solo un po' quando la si invita a correre. Ma è meglio non esagerare e restare sui 110 (dimentichiamoci i circa 165-170 km/h promessi dalla Casa), anche perché i freni denunciano qualche pecca, soprattutto quando vengono usati troppo. Ripristinata la pressione dell'olio con il sollevamento dell'apposita astina (piccola manualità che ogni alfista appassionato di auto di questo periodo deve ben conoscere) i freni riprendono a mordere. Le soddisfazioni più che dalla guida vengono dalla gente che si incrocia. Colpa dell'imponenza della vettura, merito di quel caratteristico colore tortora, certo è che i presenti seguono con lo sguardo ogni attimo del suo imperioso passaggio. Questa sua spettacolarità ci stupisce pensando che l'auto fu costruita in tempi nei quali mancava l'indispensabile e che non deve essere stato facile per la Touring procurarsi tutti i particolari, gli accessori e i materiali di qualità necessari per portare a termine il progetto. Il cliente non poteva essere perciò che uno svizzero. Tale infatti risulta il primo intestatario, certo barone Gargaud Du Tallis, Chateau de la Grande, Yerres. Che cosa abbia fatto di questa vettura dopo averla acquistata tuttavia non si sa con esattezza. Risulta, tra i successivi proprietari, anche un certo Brujn, olandese. Ma tutto è avvolto dalla nebbia. A un certo punto l'auto è finita in Francia dove è stata acquistata da un collezionista italiano che l'ha conservata per molti anni. Poi è entrata ufficialmente nel giro delle "storiche" e, dallo scorso anno, partecipa ai concorsi d'eleganza. Al "Villa d'Este", nel 2002, ha vinto il premio di categoria per vetture costruite tra il 1940 e il 1956 e il premio messo in palio dal Registro Internazionale 6C. Poi, al "1° Concorso d'eleganza di Rovigo, Città delle rose", ha bissato il successo, risultando prima di categoria per le vetture 1930-1945. L'auto è stata riconosciuta dall'ingegner Carlo Felice Bianchi Anderloni, che la ricorda come una delle prime costruzioni da lui seguite quando iniziò a lavorare accanto al padre nella carrozzeria Touring. ■