



pininfarina 9/8



10/2020 HUNG SEEGER

Evenement

SALON PRIVÉ

BLenheim PALACE 2020

Tekst: Jonathan Sharp

Foto's: Jonathan Sharp, VeloceToday (Pete Vack)

Bewerking: Frank Rameckers

VeloceToday is een website waar de liefhebber van bijzondere auto's, en vaak Italiaanse merken in het bijzonder, interessante artikelen kan lezen met doorgaans fraaie foto's. Je kunt je abonneren om zodoende een meer uitgebreid verslag te lezen van de verschillende verhalen. Zo kwam ik verslagen tegen van de races in Zuid-Australië waar jullie in het vorige en ook in dit Klaverblaadje over hebben kunnen lezen. Eind september publiceerde Jonathan Sharp een verslag over het Salon Privé Concours d'Élégance van Blenheim in Engeland. Een verslag dat uit verschillende delen bestond, zoals: een voor de Italiaanse merken, een voor Ferrari en een voor Alfa Romeo. Dit concours ging in tegenstelling tot Villa d'Este gewoon door en het is op dit moment het belangrijkste concours dat er bestaat in Europa. Omdat de organisatie ook Alfa Romeo met hun 110de verjaardag in het zonnetje wilde zetten, werd er een aantal bijzondere modellen getoond. Jonathan Sharp heeft daar prachtige foto's van gemaakt en ik herkende meteen drie modellen van SCARB- leden. Zodoende heb ik contact opgenomen met Pete Vack van VeloceToday met de vraag of hij toestemming zou willen vragen aan Jonathan Sharp voor zijn verslag over de Alfa's en het gebruik van de mooie foto's. Gelukkig was dat het geval en volgt hieronder zijn verhaal over de Alfa's.

VERSLAG VAN JONATHAN SHARP

Salon Privé vond plaats van 23 tot 26 september 2020 op het domein van Blenheim Palace in het hart van de Cotswolds. Hoewel ik maar één dag naar Salon Privé ga, is het evenement uitgegroeid tot veel meer dan alleen een chique dagje kreeft eten, champagne drinken en naar prachtige auto's kijken. Dit top-evenement is inmiddels uitgegroeid tot een evenement van vijf dagen (als je de mediadag meetelt). Het Concours van Villa d'Este is echter maar twee dagen en ging dit jaar niet eens door.

Dag één is een medi- /VIP-dag waarop verschillende Hypercar-bedrijven hun nieuwste 1000 pk. plus monsters lanceerden. Dag twee is het Salon Privé Concours d'Élégance presented by AXA, wat voor mij de beste dag is om bij te wonen. Dag drie is een Salon Privé Lady's Day by Boodles, denk aan Royal Ascot, maar dan met auto's. Dag vier is het Salon Privé Masters by Pirelli and Lockton, met allemaal veranderingen op het show-



veld als de deelnemers van het eerdere concours vertrekken om te worden vervangen door Supercars, dit jaar om de evolutie van de Supercar te vieren. Zaterdag, de laatste dag, is het Salon Privé Classic & Supercar Club Day met meer dan 1000 Klassiekers en Supercars, oud en nieuw, die het bekijken zeer de moeite waard zijn. Dat is de enige dag die toegankelijk is voor het publiek met betaalbare entreprijzen.

De oprichters van het Salon Privé-evenement Andrew en David Bagley en alle betrokkenen bij het Concours van dit jaar moesten op de ochtend van de openingsdag van het evenement, ook al regende het, een tevreden gevoel hebben gehad. Ondanks de coronaproblemen was deze 2020-editie tot op het laatste moment druk bezet. Omdat veel van de originele inzendingen vastzaten in hun eigen land vanwege quarantainevoorschriften, moesten vervangende inzendingen op het laatste moment worden gevonden en als klap op de vuurpijl kondigde de Britse regering twee dagen voor het evenement nieuwe Covid-voorschriften aan. Eén deelnemer was echter vastbesloten dat een pandemie zijn Alfa Romeo niet zou verhinderen om op de show te verschijnen. Dr. Heydon, de eigenaar van een 6C 2500, had na zijn aankomst in de UK net zijn zelfisolatie van twee weken voltooid bij de Royal Automobile Club!

Om het evenement Covid-veilig te maken, moest elke deelnemer voorafgaand aan het evenement of bij aankomst, een Track en Trace-formulier invullen, onze temperaturen werden gemeten voordat we toegang mochten krijgen en een éénrichtingssysteem in bepaalde delen van het evenement was verplicht. Tafels en stoelen in de cateringruimte waren ook correct geplaatst om sociale afstand mogelijk te maken. Helaas kon er vanwege de steeds veranderende lijst van deelnemers aan het Concours geen formele evenementencatalogus worden geproduceerd, dus mijn bijschriftinformatie is voornamelijk afkomstig uit de aantekeningen van Max Girardo, de Master Chief van het Concours. Genoeg over de achtergrond van het evenement; laten we naar de auto's gaan. Een speciale klasse was er ter ere van de 110de verjaardag van Alfa Romeo, dus daar zal ik beginnen. Hieronder de Alfa Romeo's op dit Concours.

EEN VREEMD EMBLEEM OP BLENHEIM

Mussolini had een bevel uitgevaardigd om buitenlands klinkende namen te Italianiseren, vandaar dat Carrozzeria Touring, Carrozzeria Turgina werd, zoals hier te zien is op de motorkapemblem van de Trossi 6C Alfa Romeo, hierboven weergegeven.



ALFA ROMEO 6C 2500SS TURINGA

Deze Alfa Romeo 6C 2500SS is oorspronkelijk geleverd aan Pinin Farina in 1942. Conte Felice Trossi kocht vervolgens het chassis en verscheepte het naar Carrozzeria Touring.

Trossi gebruikte de Alfa tot zijn dood in 1949 als zijn persoonlijke auto.

In een gesprek dat de huidige eigenaar had met Carlo Felice Bianchi Anderloni, verklaarde Anderloni dat dit de eerste auto was die hij ontwierp na de dood van zijn vader en een keerpunt was in de stylinggeschiedenis van Touring, waarbij het ontwerp van de achterkant nog steeds bestaat: vooroorlogs, maar de voorkant toont al de naoorlogse lijnen, compleet met een kleinere grill. Een werkelijk prachtige en unieke Alfa Romeo.



ALFA ROMEO 6C 2500 CARROZZERIA GARAVINI CABRIOLET

De geschiedenis van Carrozzeria Garavini gaat terug tot 1908 toen Eusebio Garavini, die eerder voor Carrozzeria

Taurus had gewerkt, Carrozzeria Piemonte in Turijn oprichtte. In 1927 patenteerde Eusebio het Pluemelastica- en Plumaccio-systeem als een haalbaar alternatief voor het bekendere Weyman Elastic-koetswerksysteem.

Door de grote depressie raakte het bedrijf opnieuw in grote moeilijkheden, maar het overleefde het en in 1933 werd het Stabilimenti Garavini Carrozzeria. Deze Alfa Romeo 6C 2500 Cabriolet uit 1943 is een van de slechts vier voorbeelden van het bedrijf.



ALFA ROMEO 6C 2500S TOURING CABRIOLET

Deze Alfa Romeo 6C 2500S Cabriolet wordt verondersteld een van de slechts drie te zijn met een carrosserie in deze stijl van Touring. Gebouwd in juni 1942 en vervolgens in april 1943 geleverd

aan de eerste eigenaar, generaal Von Carnap uit Berlijn.

Von Carnap kocht verschillende exemplaren aan voor gebruik door hoge Duitse officieren. Alle drie de gebouwde exemplaren bestaan nog steeds. Dit voorbeeld is de enige die de originele motor heeft behouden.

