

VILLA QUELLE LUCI

È un'Alfa 6C 2500 SS "Villa d'Este" particolare, voluta così, senza i cristalli laterali posteriori,
da un cliente tedesco, nonostante le rimostranze della Touring

testo e fotografie Carlo Di Giusto

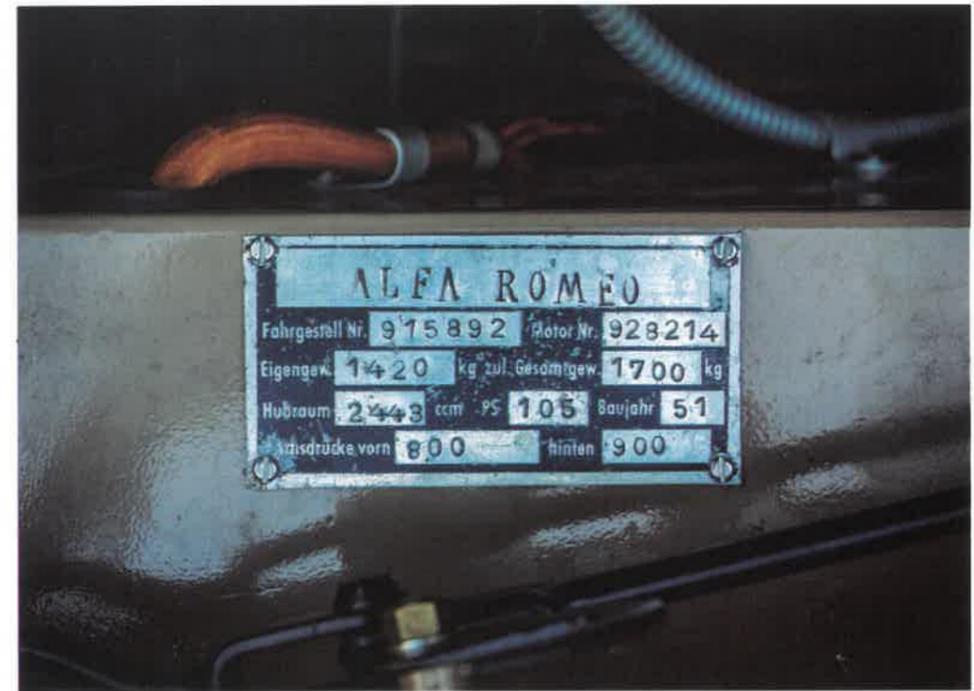




A detailed photograph of the interior of a classic Alfa Romeo 6C 2500 SS Coupé Touring Superleggera. The image shows the driver's side, including the steering wheel with the Alfa Romeo logo, the dashboard with two large circular gauges, and a central console with several orange-tipped control knobs. The seats are upholstered in a dark, rich leather. The overall aesthetic is one of luxury and craftsmanship.

A Cernobbio, nel 1949,
l'Alfa Romeo 6C 2500
SS Coupé Touring
Superleggera
ammalia i visitatori
e vince il Gran Premio
Referendum assegnato
dal pubblico. Da lì sarà
per tutti e per sempre
la "Villa d'Este"

Il buon gusto
e la raffinatezza
dell'esterno
si ritrovano
anche
nell'abitacolo
dove, i dettagli
arancioni,
richiamano
l'ambra.
I tappetini
con l'insero
battitacco non
sono originali,
ma vengono
impiegati per
preservare
il rivestimento
del pianale solo
quando l'auto
è utilizzata



La targhetta di costruzione è in tedesco perché il primo acquirente di questa 6C 2500 "Villa d'Este" speciale è stata la società Kosta GmbH di Amburgo. È stata consegnata il 21 agosto 1951. Per molto tempo si è ritenuto che fosse un esemplare unico, ma di recente è stata scoperta l'esistenza di una seconda vettura



Le fotografie sono state scattate nel parco di Villa Revedin a Gorgo al Monticano (TV). La storica dimora, eretta alla fine del 500 dalla famiglia nobile veneziana dei Morosini, oggi ospita un rinomato ristorante con albergo, dove si tengono matrimoni, banchetti e altri eventi

**ALFA ROMEO 6C 2500 SS
VILLA D'ESTE TOURING SUPERLEGGERA**

MOTORE	sei cilindri in linea
CILINDRATA	2443 cm ³
POTENZA	105 cv (143 kW) a 4800 giri
TRASMISSIONE	trazione posteriore, 4 marce
DIMENSIONI	458x178x150 cm
VELOCITÀ MAX	165 km/h
CONSUMO	nd

Possedere e soprattutto guidare un'Alfa Romeo nell'immediato dopoguerra proiettava il suo fortunato proprietario nel rarefatto empireo delle grandi automobili di lusso ad alte prestazioni. Una "Villa d'Este" come questa equivaleva a una *few off* odierna.



L'eleganza delle linee della 6C 2500 "Villa d'Este" è senza tempo. Numerosi e curatissimi dettagli sono lì a impreziosirla: ciascuno è a sua volta una piccola scultura. Nell'ultima fotografia a destra, il proprietario, Avio Berti



IL COLPO

di fulmine quand'era ancora sulla bisarca, le trattative complesse con il venditore, le speranze perse e quelle riaccese all'improvviso, le richieste assurde e le dritte giuste, una certa dose di coraggio e un'altra d'inconsapevolezza, ma anche un banditore d'asta che sancisce, al di là di ogni possibile dubbio, la vendita definitiva e incontrovertibile. Finisce così, con un colpo di martello, l'inseguimento a quella strana "Villa d'Este" senza i finestrini laterali posteriori. È il 9 agosto 1997, quando un collezionista riservato e silenzioso s'aggiudica l'Alfa Romeo 6C 2500 SS "Villa d'Este" (telai 915892) adocchiata l'anno prima a Padova, in fiera, il giorno prima dell'apertura.

Prima di continuare, tuttavia, vale la pena ripassare brevemente quella parte di storia che riguarda la cosiddetta coupé "Villa d'Este". Il contesto, dunque: nel 1949, Carlo Felice Bianchi Anderloni ha appena raccolto l'eredità e le responsabilità del padre nell'ambito delle attività di progettazione e produzione della Carrozzeria Touring. Il suo primo incarico è quello di rinfrescare le forme della 6C 2500, un modello assai longevo, nato prima della guerra, che ha ancora il telaio separato dalla carrozzeria. Bianchi Anderloni ha l'intuizione di trasferire su quest'Alfa gli stilemi introdotti l'anno prima sulla Ferrari 166 Inter, integrandoli in un design tipicamente Alfa Romeo, ripreso appunto dalle 6C 2500 che la stessa Touring aveva carrozzato in precedenza, in particolare ispirandosi alla 6C 2500 SS Aerlux con tetto panoramico trasparente di perspex. Sul telaio Supersport con passo di 2,7 metri, Bianchi Anderloni realizza una coupé snella, elegantissima e filante, con un bel frontale a quattro fari, il parabrezza inclinato e sdoppiato, il padiglione ribassato e una lunga coda affusolata, sul-

la quale s'appoggiano, proprio in prossimità degli ampi archi passaruota, i sottili montanti del lunotto. Sulle fiancate, i parafanghi ancora più che accennati, trovano nel classico "pizzicotto" Touring un'azzeccatissima sottolineatura. Le proporzioni e i volumi sono perfetti, al punto che nel settembre del 1949, in quella che sarà l'ultima edizione del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este - l'ultima nella sua forma originaria, s'intende - l'Alfa Romeo 6C 2500 SS Coupé Touring Superleggera ammalia i visitatori e vince il Gran Premio Referendum assegnato dal pubblico. Da lì sarà per tutti e per sempre la 6C 2500 SS "Villa d'Este", a imperitura testimonianza di quel clamoroso e probabilmente, chissà, inatteso successo. Touring finisce soltanto 36 telai della coupé "Villa d'Este", consegnando alla storia dell'automobile un vero e proprio manifesto del design automobilistico italiano e un riferimento assoluto dello stile Alfa Romeo, capace di influenzare le tendenze per tutto il decennio successivo. Trentasei vetture, dunque, una leggermente diversa dall'altra, ma qualcuna più diversa di altre. Proprio come la protagonista di questa storia.

La 915892 nasce ufficialmente il 10 febbraio 1950, quando in via Ludovico da Breme, a Milano, viene approntato il telaio Alfa 6C 2500 SS destinato ad accogliere la carrozzeria di una coupé tipo "Villa d'Este". La Carrozzeria Touring è nel pieno della ripresa post bellica, ma serviranno comunque mesi per completare la vettura. Mesi durante i quali il committente, titolare della Kosta GmbH, una società di Amburgo per l'importazione e la vendita in Germania di Alfa Romeo, passa sovente nell'atelier milanese. Controlla lo stato d'avanzamento lavori dei suoi ordini, in particolare delle tre "Villa d'Este" acquistate. "Questa me la faccia senza i finestrini posteriori", avrebbe detto un giorno, senza dare ulteriori spiegazioni, a un Carlo Felice Bianchi Anderloni per nulla convinto.



Il cliente, però, era uno di quelli importanti, meglio assecondare le sue istanze, deve aver pensato lo stilista. La modifica, da un punto di vista strettamente tecnico, riguarda essenzialmente la "pelle" del montante e il profilo del finestrino laterale, più raccordato. Sotto il rivestimento, infatti, si percepisce al tatto la sagoma di legno predisposta per accogliere il finestrino o, per utilizzare la terminologia corretta, la seconda luce laterale. La linea, se possibile, acquisisce ancora più dinamismo con il montante che sembra allargarsi sul parafango, ma senza togliere un grammo di eleganza, grazie anche alla tinta blu scurissimo, che alleggerisce i volumi e fa apparire la 6C 2500 SS "Villa d'Este" più compatta di quanto non sia in realtà.

La Kosta GmbH riceve la "Villa d'Este" 915892 il 21 agosto 1951, diciotto mesi e undici giorni dopo l'inizio della produzione e chissà a quanto tempo dall'ordine. La vettura resterà nella disponibilità del primo proprietario, si suppone lo stesso titolare della società tedesca.

"Questa me la faccia senza i finestrini posteriori", avrebbe detto un giorno il cliente, senza dare ulteriori spiegazioni a un Carlo Felice Bianchi Anderloni per nulla convinto

Per quanto bella e proporzionata, la 6C 2500 SS è concettualmente piuttosto datata: da più di un anno sono già su strada le 1900 con scocca portante e il nuovo bialbero a quattro cilindri, che offre prestazioni equivalenti o superiori. La 6C 2500 SS "Villa d'Este" diventa istantaneamente un classico, tanto che già nel 1960, quando non ha nemmeno compiuto nove anni, suscita l'interesse di un *dealer* svedese appassionato di Alfa Romeo, tale Stellan Johansson, che decide di acquistarla. Diciassette anni dopo, nel 1977, la nostra "Villa d'Este" passa nuovamente di mano ed entra nella collezione personale di Ake Jern, un noto appassionato di automobili italiane e presidente del Lancia Club svedese.

Questi, nel 1980, si trasferisce in Olanda e otto anni dopo cede la sua Alfa Romeo al Dutch National Motor Museum de L'Aia (oggi è il ben noto Louwman Museum), dove la 6C 2500 SS "Villa d'Este" subisce - è proprio il caso di dirlo - un restauro non esattamente conforme: viene riverniciata di un rosso acceso perché, sostengono, il pubblico vuole vedere le Alfa Romeo di quel colore. Nel febbraio del 1994, viene venduta al collezionista Yves Robin Otto, che la porta nel Regno Unito con la targa Xsk 486. Solo cinque mesi più tardi, alla fine di luglio dello stesso anno, la 915892 viene nuovamente venduta a un collezionista italiano all'asta Coys di Silverstone. La macchina è ancora rossa quando, tre anni dopo, all'asta di Brooks al Nürburgring, finisce nelle mani dell'attuale proprietario. Il suo definitivo restauro, che finalmente restituisce al mondo tutta la sua classica bellezza, dura cinque anni, impegnando le migliori competenze del settore e il 30 novembre 2022 la 6C 2500 SS "Villa d'Este" telaio numero 915892 rientra sul palcoscenico mondiale delle grandi Alfa Romeo del passato. ♦