

Fabio Morlacchi - Stefano Salvetti

Alfa Romeo **6C 2300 - 6C 2500**

a cura del Registro Internazionale 6C 2500



FUCINA

Piano dell'opera

Plan of work

Volume I

La storia delle Alfa Romeo 6C 2300 e 6C 2500
Parte iconografica delle 6C 2300 e 6C 2500
Indice immagini

Volume I

The history of the Alfa Romeo 6C 2300 and 6C 2500
Iconographic material of the 6C 2300 and 6C 2500
Index images

Volume II

La storia del Registro Internazionale 6C 2500
Un Socio, una Storia

Volume II

The history of the International 6C 2500 Register
A Member, a Story

Volume III

Pubblicità
Figurini
Disegni
Caratteristiche generali 6C 2300 e 6C 2500
Albo d'oro
Registro telai

Volume III

Advertising material
Design plates
Drawings
General characteristics 6C 2300 and 6C 2500
Roll of honour
Chassis register

Indice

Prefazione	6
Introduzione	8
Le tribolazioni di uno degli autori	12
La nascita delle 6C	14
La 6C 2300	18
La 6C 2300 B	24
S10 e S11: troppo e poco per gli italiani	36
La 6C 2500	40
La 6C 2500 va in guerra: diventa la 6C 2500 Coloniale	62
Motori 6C 2300 e 6C 2500 MA: all'assalto del nemico sui barchini veloci (1936-1945)	76
La tipo 1352 "Gazzella": leggerezza solo nel nome	82
Il dopoguerra	88
La 6C 2500 "Competizione": il canto del cigno delle versioni da corsa	112
Gli ultimi anni	122
6C 2300	133
6C 2500	175
Indice delle immagini	366

Contents

<i>Preface</i>	<i>6</i>
<i>Introduction</i>	<i>8</i>
<i>The tribulations of one of the authors</i>	<i>12</i>
<i>The birth of the 6C</i>	<i>14</i>
<i>The 6C 2300</i>	<i>18</i>
<i>The 6C 2300 B</i>	<i>24</i>
<i>The S 10 and S 11: too much and too little for Italians</i>	<i>36</i>
<i>The 6C 2500</i>	<i>40</i>
<i>The 6C 2500 went to war: it became the 6C 2500 Coloniale</i>	<i>62</i>
<i>6C 2300 and 6C 2500 MA engines: assaulting the enemy on fast boats (1936-1945)</i>	<i>76</i>
<i>The 1352 "Gazzella" type: light only in name</i>	<i>82</i>
<i>The postwar period</i>	<i>88</i>
<i>The 6C 2500 "Competizione": the swan song of the racing versions</i>	<i>112</i>
<i>The last years</i>	<i>122</i>
<i>6C 2300</i>	<i>133</i>
<i>6C 2500</i>	<i>175</i>
<i>Index images</i>	<i>366</i>

Introduzione

La serie delle “6C” fu senza dubbio una delle più riuscite nella Grande Storia del Portello, a partire dalle vittoriose 6C 1500 e 6C 1750 fino all’evoluzione finale con la 6C 2500, diventata una vettura prevalentemente da “Gran Lusso” cui veniva abbinata la tipica dote sportiva Alfa Romeo.

Fu una fortunata serie che durò quasi trent’anni declinata in tutti gli allestimenti possibili: dalle biposto da corsa alle monumentali berline ministeriali, dalle cabriolet Gran Turismo alla Coloniale per il Regio Esercito, dai coupé sportivi a quelle che ancora non si chiamavano Station Wagon, modificata perfino in mezzi pubblicitari o da lavoro come furgoni e autoemoteche.

Erano gli anni dei grandi atelier italiani e le linee erano puramente ispirate dalla loro infinita creatività, non ancora sottoposti ai vincoli odierni come le dimensioni del veicolo, l’abitabilità interna, le norme di sicurezza, l’abbattimento dei costi, la razionalità dei cicli di produzione, le economie di scala, etc.

Tutto ciò, abbinato alla meccanica di prim’ordine, creò quei capolavori che ancora oggi raccolgono successi nei più importanti Concorsi d’Eleganza.

Il Registro Internazionale 6C 2500, e di conseguenza quest’opera, si è voluto soffermare principalmente sulla sua ultima evoluzione, la 6C 2500, senza però escludere la 6C 2300, con cui così tanto ha in comune, non solo nella parte meccanica, ma soprattutto nella modellazione delle forme, nei volumi, nello stile, tanto che, nei primi documenti di fabbrica, la 6C 2500 viene identificata come “terza serie” della 6C 2300, dopo la 6C 2300 B a ruote indipendenti del 1935 e la seconda serie del 1938.

Importante anche soffermarsi sul contesto storico in cui si è sviluppata la 6C 2500 se si pensa che nello stesso anno in cui fece la sua comparsa, 1939, scoppiò la Seconda Guerra Mondiale e, sebbene l’Italia entrò nel conflitto solo nel giugno del 1940, presto fu vietata la circolazione ai mezzi privati.

Quindi siamo di fronte a un modello che, con poche modifiche e quasi mai radicali, ebbe una vita di ben vent’anni, dal 1933, anno in cui si iniziano a vedere i primi progetti della 6C 2300, fino al 1953, in cui la 6C 2500 esce dallo scenario.

Sebbene dopo la serie delle 6C l’Alfa continuò a realizzare oggetti di altissimo livello tecnico, dalle 33 da corsa agli autobus da Gran Turismo, dai motori industriali al progetto Alfasud, non andrà più ad occupare quella fascia alta di mercato cui si era sempre rivolta;

Introduction

The “6C” series was without doubt one of the most successful in the great history of Alfa Romeo, starting from the victorious 6C 1500 and 6C 1750 until the final evolution with the 6C 2500, the car became a predominantly “Gran Lusso” (luxury car) which was combined with the typical Alfa Romeo sports heritage.

It was a successful series that lasted nearly three decades, in all possible variants: two-seater racing cars, monumental ministerial sedans, “Gran Turismo” convertibles, colonial cars for the “Regio Esercito” (Royal Army) and sports coupes. Some were even modified for advertising vehicles and work vehicles as vans and “autoemoteche”. These were the years of the great Italian ateliers, and design was purely inspired by their infinite creativity, not yet subjected to today’s constraints, such as the size of the vehicle, the interior roominess, safety standards, cost reduction, rationalisation of production cycles, economies of scale, etc.

All of the above, combined with first class mechanics, created these masterpieces that still achieve success in the most important elegance competitions.

The International 6C 2500 Registry, and therefore this work, dwells mainly on its latest evolution, the 6C 2500, without, however, ruling out the 6C 2300, which has so much in common, not only in mechanical terms, but above all in the modelling of the shapes, volumes and in style; so much so that, in the factory’s early documents, the 6C 2500 is identified as a “third series” of the 6C 2300, after the 6C 2300 B of 1935 with independent wheels and the second of 1938. It is also important to dwell on the historical context in which the 6C 2500 was developed if we consider that in the same year in which it made its appearance, in 1939, World War II broke out.

Although Italy only entered the conflict in June 1940, its sale as a private vehicle was soon prohibited.

Thus, we are left with a model that, with a few modifications which were almost never radical, had a life-cycle of over twenty years starting from 1933, the year in which the first drawings of the 6C 2300 were designed, until 1953, in which the 6C 2500 was no longer available. Although Alfa continued to produce cars of the highest technical level after the 6C series, including the 33 series racing cars and Gran Turismo buses, the industrial engines or the Alfasud project, it no longer produced vehicles for the high-end market it had always been involved in; basically, the 6C 2500 was the last of those great Alfa Romeo series that was just as suitable for Italian style Gran

in poche parole la 6C 2500 fu l'ultima di quelle grandi Alfa Romeo adatte tanto alle gite da Gran Turismo all'italiana quanto ai riti sociali del ceto aristocratico o alle manifestazioni del potere politico. Affrontando la struttura dell'opera, questa è divisa in tre volumi: il primo inerente la parte storica e fotografica, il secondo dedicato al Registro e ai suoi Soci, mentre l'ultima è una "raccolta" documentale dedicata alle pubblicità, ai disegni, all'albo d'oro e all'elenco delle vetture censite dal Registro. La prima parte seguirà strettamente l'evoluzione cronologica dei due modelli, affrontando anche alcune derivate dalle versioni di più ampia produzione, la 6C 2500, e quelle che avrebbero dovuto sostituirla. Si è deciso di inserire in questa prima parte solo i modelli che si possono ricondurre ufficialmente alla produzione del Portello, quindi anche tutte quelle versioni utilizzate direttamente dall'Alfa, ossia essenzialmente le vetture da competizione e gli esemplari "ufficiali" dell'Alfa prodotti però da Carrozzeri esterni. Può sembrare scorretto inserire le varie berlinette da competizione o le spider biposto da corsa nella "normale" produzione Alfa Romeo, ma effettivamente all'epoca erano le versioni con cui ufficialmente l'Alfa Romeo correva e non esisteva una vera produzione di serie per la clientela privata. Non dobbiamo essere sviati dalla mentalità odierna secondo la quale le 6C da corsa sono considerate pezzi unici da Museo: la 2500 nacque proprio per le competizioni e le prime, le Super Sport, furono inizialmente disponibili solo per le gare e i rari clienti privati che ne volevano una si dovevano "accontentare" della versione Sport. Solo dopo la guerra, grazie agli accordi tra Alfa Romeo, Touring e Pinin Farina, si poteva disporre di vetture "ufficiali" vendute direttamente dai concessionari Alfa Romeo. Per una giusta sintesi, di ogni modello sarà scelto l'esemplare più rappresentativo, lasciando alla seconda parte, quella essenzialmente fotografica, il compito di analizzare più nel dettaglio sia queste versioni di normale produzione sia gli esemplari fuoriserie, soffermandosi sulle numerose evoluzioni stilistiche adottate grazie alla creatività dei nostri Carrozzeri, rinomata in tutto il mondo! La quantità e la diversità degli esemplari allestiti poteva renderne problematica la divisione e la successione di essi, quindi le filosofie per affrontare forse il tema più complesso e importante di tutta l'opera parevano essere due: la divisione per Carrozziere oppure per tipologia di vettura (le classiche berline a quattro porte, le berlinette a due porte

Turismo trips as it was for the social rituals of the aristocracy or the manifestations of political power. Addressing the structure of this work, it is divided into three volumes: the first part regards the history and photographs of the 6C 2300/2500. The second is dedicated to the Register and its members. The final part is a documentary "collection" dedicated to advertising, drawings, awards and a list of cars included in the Register. The first part will closely follow the chronological evolution of the two models, including the versions derived from the mass production version, the 6C 2500, and the models that were meant to replace it. It was decided to include only models that can be officially traced back to the Alfa Romeo production in this first part, and thus also all those versions used directly by Alfa, basically the racing cars and the "official" Alfa products which, however, were produced by external coachbuilders. It may seem unfair to include the various racing sedans or two-seat roadsters of "normal" Alfa Romeo production, but at the time they were actually versions which Alfa Romeo officially used for racing and there was no real mass production for private customers. We must not be misled by today's mentality in which racing 6C's are considered unique museum pieces: the 2500 was designed for racing and the first cars, the Super Sport series, was initially available only for racing and the few private customers who wanted one had to "settle" for the Sport version. Only after the war, thanks to agreements between Alfa Romeo, Touring and Pinin Farina, "official" cars were made available and sold directly by Alfa Romeo dealers. In order to give a fair summary of each model, we chose the most representative example for each model, leaving the task of analysing the various versions to the second part, which essentially contains the photos. This includes custom-built cars, focusing on the numerous stylistic changes adopted through the creativity of our coachbuilders, who are renowned throughout the world! The quantity and diversity of the examples that were developed could make the division and succession of these cars problematic, and therefore there seemed to be two possible approaches for addressing perhaps the most complex and important theme of the whole work: either by coachbuilder or type of car (the classic four-door sedans, sedans, two-door coupes and convertibles). The first approach would have focused too much attention on

o coupé e i cabriolet).

La prima avrebbe puntato l'attenzione troppo sul singolo Carrozziere, facendo perdere il contesto storico in cui si svilupparono i vari modelli realizzati in parallelo dagli altri allestitori.

La seconda avrebbe reso quest'ultimo punto più chiaro, evidenziando i vari esemplari "in concorrenza" delle diverse Carrozzerie in un dato momento storico e andando avanti in parallelo con le diverse tipologie di vetture; avrebbe però avuto il difetto di "separare", a distanza di troppe pagine, molti modelli di una stessa Carrozzeria in cui vengono riproposti gli stessi stili, adottati però sia sui coupé sia sui cabriolet o berline.

Si è scelta così quella che inizialmente poteva essere la soluzione più banale: l'ordine cronologico.

Inevitabilmente una successione strettamente cronologica non si può sempre adottare, specialmente per quei modelli più importanti (coupé Touring e cabriolet Pinin Farina) in cui bisogna obbligatoriamente seguire l'evoluzione stilistica adottata; risulterà quindi una successione alternata di Carrozzerie e tipologia di auto, ma con un piccolo sforzo per tenere il passo si riuscirà a cogliere, con un panorama a 360°, sia il contesto storico delle auto "in concorrenza" sia l'evoluzione stilistica. Il secondo volume, invece, dopo una breve storia del nostro Registro, come è nato e cosa ha fatto in questi vent'anni, lascia la parola ai Soci che raccontano il perché si sono innamorati di queste fantastiche opere d'arte in movimento e come le hanno vissute negli anni. Il terzo volume, infine, è un'appendice ai precedenti, sebbene i documenti e le notizie riportate non siano affatto secondarie: le magnifiche pubblicità o i disegni dell'epoca, piuttosto che le numerose e importanti vittorie riportate dalle 6C e i telai censiti dal Registro.

Per capire meglio il contesto in cui si sviluppò, si è deciso di riproporre qui l'introduzione scritta da Angelo Tito Anselmi per il suo volume dedicato alla 6C 2500 che, come a lui consueto, con estrema accuratezza riuscì a descriverla magnificamente in un'opera di insuperabile maestria che rimarrà sempre un punto di riferimento per gli appassionati e gli studiosi di questa grande Alfa.

"Nelle favole si narra spesso di fiori preziosi sbocciati su terreni difficili: il trionfo sulle avversità è un ingrediente tipico, anzi, è l'assunto di fondo del romanzo popolare. Ma se applichiamo le regole del gioco letterario, se dovessimo misurare gli ingredienti secondo le convenzioni, la storia vera dell'Alfa Romeo tipo 6C 2500 risulterebbe troppo densa di avversità e sarebbe bocciata come inverosimile da un ipotetico editore di romanzi, anche da uno di quelli avvezzi a trar profitto dalle situazioni strappalacrime.

La vettura che, al culmine della sua evoluzione, fu definita da Revue Automobile 'l'orgoglio d'Italia' era in realtà una piccola principessa di ramo collaterale, doppiamente orfana, cresciuta tra gli stenti, costretta a correre contro voglia, nutrita talvolta di cibi succedanei... e fermiamoci qui con lo scherzo antropomorfo per non mancare di rispetto a chi

individual coachbuilders, thereby losing sight of the historical context in which various models were made by other coachbuilders in the same span of time.

The second approach would have made this point clearer, highlighting the various "competing" cars made by the different coachbuilders in a given historical moment and moving forward in parallel with the different types of cars; However, this would have meant having to "separate", with many pages between them, the many models of the same coachbuilder with the same stylistic features, used, however, on the coupe, cabriolet and sedan versions.

We therefore chose what could initially have been considered the most mundane approach: chronological order.

Inevitably, it is not always possible to follow a strictly chronological approach, especially for the most important models (Touring coupe and Pinin Farina convertible) where it is compulsory to follow the stylistic evolution adopted; the result is therefore an alternating sequence of bodywork and car types, but with a little effort to keep up it is possible to grasp, from an overall point of view, both the historical background of the "competing" cars and their stylistic evolution.

The second volume instead concerns a brief history of our Register, how it started and what it has achieved in the last twenty years. It gives members the chance to tell us why they fell in love with these fantastic works of art in motion and their experiences with them over the years.

Finally, the third volume is an appendix to the previous ones, although the documents and news reports are by no means secondary: the magnificent advertising and drawings of this period, rather than the many important victories of the 6C and the chassis included in the Register.

To better understand the context in which it was developed it we decided to repeat, in this volume, the introduction written by Angelo Tito Anselmi for his book dedicated to the 6C 2500 which, as usual with him, extremely accurately and beautifully described the car in a work of unsurpassed skill that will always be a reference point for fans and scholars of this great Alfa.

"Fairy tales are often about precious flowers that bloom on difficult terrain: the triumph over adversity is a typical ingredient, indeed, it is the underlying assumption of a popular novel.

However, if we apply the rules of literature, if we were to measure the elements according to conventions, the true story of the Alfa Romeo 6C type 2500 would be too full of adversity and would be rejected as the improbable work of a hypothetical publisher of novels, or even one of those who try to profit from sad situations.

The car that, at the height of its evolution, was defined by the Revue Automobile magazine as the 'the pride of Italy', was actually a little jewel of a collateral development, twice an orphan, who grew up in hardship, forced to run against its will, sometimes fed food substitutes ...and let's stop here with the anthropomorphic joke so as not to

ci lavorò con coraggio in condizioni ambientali molto difficili. Ma bisogna dire subito, dopo tanta letteratura trionfalistica (inevitabile, forse, trattandosi di un'automobile di Stato di uno Stato fascista) che questo modello, dal punto di vista dell'architettura meccanica, non fu un vero progresso, ma piuttosto una pausa d'attesa dell'Alfa Romeo. Dal punto di vista sportivo, le sue vittorie furono spesso assicurate dall'assenza di avversari e talvolta sminuite dalle migliori prestazioni di vetture di cilindrata minore. Dal punto di vista imprenditoriale, i costi di produzione generati da un progetto non interamente plausibile avrebbero pregiudicato i profitti anche se la produzione avesse assunto un ritmo regolare per un periodo più lungo. E tuttavia tale era il vantaggio del Portello nell'impiego turistico di motori ad alte prestazioni, tale la vicenda del mancato rinnovamento dei modelli di altre marche, che la 6C 2500 – pur con i suoi punti deboli – si trovò per oltre un decennio a svolgere il ruolo di ammiraglia della produzione italiana (Lancia Astura e Fiat 2800, ormai obsolete, non girarono la boa della ripresa bellica). In un'Europa in cui le grandi marche francesi e germaniche erano prostrate dalla guerra e non godevano del soccorso dello Stato, la 6C 2500 divenne importante anche come status symbol di una piccola élite internazionale e il gioco durò sino a che la nuova stella, la Ferrari 166 ridisegnata in 212, non divenne affidabile. In questi ruoli la 6C 2500 ebbe il privilegio di calamitare il lavoro più qualificato dei grandi carrozzieri in un periodo fertilissimo dal punto di vista creativo, in un periodo in cui il mondo cambia e lo stile automobilistico subisce una mutazione genetica. Nello stile e nella minuziosa esecuzione delle carrozzerie sta il maggior valore dell'ultima delle Alfa Romeo classiche: un veicolo che anche nella meccanica è pieno ancora di quel sapore di manufatto raro e amorosamente curato che poche marche e pochissimi modelli riescono a conservare oltre la soglia degli anni Cinquanta”.

Grazie, Tito, per il tuo Lavoro!

Stefano Salvetti (Conservatore del Registro Internazionale 6C 2500)

be disrespectful to those who worked with courage in very difficult environmental conditions.

However, it is necessary to immediately state, after so much triumphalist literature (inevitable, perhaps, since it concerns a state automobile in a fascist state) that from the point of view of mechanical architecture, this model was not true progress, but rather a pause for Alfa Romeo. From a sporting point of view, its victories were often ensured by the absence of opponents and sometimes belittled by the best performing cars with a smaller cylinder capacity.

From a business point of view, the production costs generated by a not entirely plausible project would detract from the profits even if the production was kept up at a steady pace for a longer period.

And yet, such was Alfa Romeo's advantage in the tourist use of high performance engines, and such were the failures to renew the models of other brands, that the 6C 2500 - even though it had its weak points - found itself for more than a decade in the role as flagship of Italian production (Lancia Astura and Fiat 2800, now obsolete, did not survive until the post-war economy took off).

In a Europe in which the main French and German brands were prostrated by the war and were not subsidised by the state, the 6C 2500 also became important as a status symbol of a small international elite and this continued until the new star, the Ferrari 166, redesigned as the 212, became reliable.

In these roles, the 6C 2500 had the privilege of attracting the most skilled labour of the great coachbuilders in a fertile period from a creative point of view, at a time when the world was changing and the style of automobiles was undergoing a genetic mutation.

The highest value of the last classic Alfa Romeo was in the style and meticulous execution of the bodywork: a vehicle that seems like a rare artefact also in relation to its mechanics and which was lovingly cared for like very few models or brands at the end of the 1940s”.

Thank you, Tito, for your work!

Stefano Salvetti (Keeper of the International 6C 2500 Register)



I tecnici milanesi approfittano del viaggio in Germania per visitare le officine Opel, dove era appena iniziata la produzione della nuovissima berlina "Kapitan", dotata di motore a 6 cilindri in linea di 2.473 cc e 55 cv, nella quale era evidente l'influsso della proprietaria americana General Motors.

In realtà la "Kapitan" interessava i tecnici del Portello per la sua nuova costruzione a carrozzeria portante, molto razionale anche nell'utilizzazione delle lamiera e relativi stampi, visto che si stava lavorando alle nuove S 10 e S 11.

Altra auto presente, anche se non una vera novità, è la BMW 328, la piccola della Casa con un sei cilindri in linea da 2.000 cc, carrozzata roadster e berlinetta dalla Touring, quest'ultima presentata l'anno prima e ispirata alla 6C 2300 MM. La 328 avrebbe dato filo da torcere alla 6C 2500 molto presto, con i suoi 80 cv e 780 kg della versione di serie.

Sicuramente potente e raffinata di meccanica, la 6C 2500 era comunque sempre afflitta da un notevole sovrappeso in tutte le sue versioni, tanto che il telaio di quelle destinate alle corse dell'anno successivo (conosciute ufficiosamente come "tipo 256", ossia 2.500 cc e 6 cilindri, in ossequio alla denominazione dal sapore tecnico adottata nella Scuderia Ferrari per la nuova vettura GP tipo 158, 1.500 cc e 8 cilindri) non riuscirà a scendere che di poco sotto i 1.000 kg.

I motori delle due versioni, Turismo e Sport, differiscono per il diverso rapporto di compressione, 7:1 e 7,5:1, con potenze rispettivamente di 87 cv e 95 cv sempre a 4.600 giri, alimentate con il medesimo carburatore verticale a doppio corpo Weber 36 DCR, ma con diverse misure dei diffusori.

Subito viene approntata una versione particolarmente spinta, la SS (Super Sport), dotata di passo accorciato a 2.700 mm e motore con tre carburatori monocorpo orizzontali Weber con possibilità di essere alimentato con benzina contenente il 30% di alcool.

Scarico più libero con un silenziatore al posto di due.

Dotato di rapporto di compressione di 8:1, il motore SS di serie è in grado di erogare 110 cv a 4.800 giri.

Con il classico telaio a longheroni la Turismo, mentre sia la versione

The Milanese technicians took advantage of their trip to Germany to visit the Opel workshops, where production of the new "Kapitan" sedan had just begun. It had an in-line 6-cylinder engine of 2,473 cc and 55 hp, in relation to which the influence of the American owner General Motors was evident.

In fact, the "Kapitan" interested the Alfa Romeo technicians because of its new monocoque body construction, very rational even in the use of the metal sheets and relative moulds, given that the new S 10 and S 11 were under development.

Another car at the motor show, even if was not a real novelty, was the BMW 328, the company's smallest car with a six-cylinder in-line 2,000 cc roadster and berlinetta by Touring, the latter having been exhibited the year before and inspired by the 6C 2300 MM.

The 328 was very soon to become an awkward competitor of the

6C 2500, with the 80 hp and 780 kg of the standard version.

Certainly powerful and refined in terms of mechanics, the 6C 2500 was always plagued with a significant overweight in all its versions, so that the chassis of those destined to become racing cars in the following year (known unofficially as "Type 256", i.e. 2500 cc., and 6-cylinders, in deference to the name of a technical flavour adopted by Ferrari for the new small car GP type 158, 1500 cc and 8 cylinders) would not be able to be decreased much below 1,000 kg.

The engines of the two Turismo and Sport versions differ because of the different compression ratio, 7:1 and 7.5:1, respectively of 87 hp and 95 hp at 4,600 rpm, supplied by the same vertical Weber 36 DCR double-choke carburettor, but with different

size diffusers. A particularly powerful version as soon developed, the SS (Super Sport), with a wheelbase shortened to 2,700 mm, and an engine with three single-choke horizontal Weber carburettors with the possibility of using petrol containing 30% of alcohol as fuel. A freer exhaust with one silencer instead of two.

Equipped with compression ratio of 8:1, the series SS engine was capable of delivering 110 hp at 4,800 rpm.

The Turismo version had the classic rails chassis, while Sport and Super Sport versions were equipped with an integral floor made of



Vista dal lato scarico (in alto) del motore SS e (a destra) dal lato aspirazione
View from the exhaust side (top) of the SS engine and (right) from the intake side

La 6C 2500 va in guerra: diventa la 6C 2500 Coloniale

Forse la 6C 2500 più importante durante il periodo bellico fu la torpedo destinata al Regio Esercito le cui prime notizie, riguardanti una versione che riceverà la denominazione di “6C 2500 Coloniale Militare”, risalgono al 14 gennaio 1939 quando una lettera viene spedita alla Direzione Generale del Portello dall’ing. Battagliola della Filiale Alfa Romeo di Asmara per l’Africa Orientale Italiana. In occasione della presentazione di una nuova vettura a S.A. il Vicerè di Etiopia Amedeo di Savoia, IV Duca D’Aosta, questi esprime il desiderio che si progettasse un’automobile di tipo torpedo adatta ai terreni accidentati e montagnosi della Colonia, da prodursi in 500 esemplari all’anno.

Le altre indicazioni del Duca D’Aosta furono che l’auto dovesse avere un’adeguata altezza da terra, un circuito di raffreddamento del motore dimensionato per gli aridi climi desertici e motore adatto al funzionamento in quota, visto la presenza di vasti altipiani e quindi possibilmente dotato di compressore di sovralimentazione.

A Milano la richiesta desta interesse, anche perché si era realizzato qualche studio circa una torpedo coloniale già nel 1938; una nota scritta dall’ing. Costantini e destinata a Ugo Gobbato lo mette al corrente che è stata presentata nella Colonia una nuova vettura Mercedes, carrozzata a “mezzo furgone”, la tipo 175D, che sembra andare molto bene su strade cattive e in fuori strada.

Costantini propone di procurarsi una vettura simile da analizzare e, ottenuto il benestare di Gobbato, parte da Milano una lettera destinata all’ing. Puel di Asmara, dove gli si chiede di riferire le osservazioni del Vicerè circa le caratteristiche della carrozzeria torpedo e se fosse possibile adottare una soglia alta delle portiere, testuali parole “tipo la Lambda”, evidentemente con lo scopo di favorire il superamento dei guadi.

La Fiat già produce da qualche tempo modelli di torpedo Coloniale destinati ai militari: la piccola 508 Balilla del 1933 (2 posti, 20 cv e cambio a tre marce), seguita dall’evoluzione 508A del 1934 (4 marce, 24 cv, sempre con il 4 cilindri a valvole laterali di 995 cc).

La loro evoluzione finale è la 508 C torpedo a 4 posti del 1937 e la successiva versione evoluta del 1938, con scocca stavolta non derivata dal modello civile come invece le precedenti, motore a valvole in testa da 1089 cc e 30 cv, mentre in una fascia superiore c’era la 518 A Ardita 2000 da 45 cv.

Naturalmente, la risposta da Asmara non si fa attendere.

Il Vicerè Amedeo di Savoia ha convocato i rappresentanti di Alfa

The 6C 2500 went to war: it became the 6C 2500 Coloniale

Perhaps the most important 6C 2500 during the war was the torpedo designed for the Royal Army. The first news related to a version that was to become the 6C 2500 Coloniale Military, dating back to 14 January 1939 when a letter was sent to the Directorate General of Alfa Romeo by engineer Battagliola of the Asmara Branch of Alfa Romeo for Italian East Africa. On the occasion of the presentation of a new car, His Highness the Viceroy of Ethiopia, Amedeo di Savoia, the IV Duke of Aosta, expressed his desire for the development of a torpedo-type car adapted to the mountainous terrain in the colony, with 500 cars produce per year.

The other indications given by the Duca D’Aosta were that the car should be sufficiently high above the ground, have a cooling circuit for the engine designed for arid desert climates, and an engine suitable for travelling at a high altitude, because of the vast plateaus.

If possible, he also wanted a supercharged compressor.

His request aroused interest in Milan, because he had carried out certain studiein regard to a Coloniale torpedo in 1938. A note written by engineer Costantini sent to Ugo Gobbato updated him on the fact that a new Mercedes car had been presented for the colony, with “half truck”, bodywork. It was the type 175D, which works very well on bad roads and in off-road conditions.

Costantini proposed to acquire a similar car to be analysed and, once he had obtained Gobbato’s consent, a letter was sent from Milan addressed to engineer Puel of Asmara, asking him to report the observations of the Viceroy about the characteristics of the torpedo body and if possible adopt a high threshold for the doors, the exact words being “of the Lambda type”, apparently with the aim of helping the car get out of fords.

Fiat had already been producing Coloniale torpedo models for the military for some time: the small 508 Balilla of 1933 (2 seats, 20 hp and three-speed gears), followed by the 508A evolution of 1934 (4 gears, 24 hp, again with the 4-cylinder 995 cc side-valve).

Their final evolution into the 4-seater 508 torpedo C in 1937 and the subsequent evolved version of 1938, with a body that this time was not derived from the civil model like the previous ones.

It had a 1089 cc and 30 hp engine at the front, while at the higher-end there was a 45 cv 518 A Ardita 2000.

Of course, a reply was immediately received from Asmara.

The Viceroy Amedeo di Savoia convened representatives of Alfa Romeo, Fiat and Lancia, communicating the intention to replace



La tipo 1352 “Gazzella”: leggerezza solo nel nome

Per quello che riguarda questa vettura, è emblematico il commento che ne fece l'ing. Gian Paolo Garcea dopo la guerra: fra la Gazzella e una normale vettura c'è la stessa differenza che corre tra una locomotiva e una bicicletta.

In effetti, la candidata sostituta della 6C 2500 costituisce un passo

indietro rispetto alle comunque rivoluzionarie S 11 e S 10 e al tipo 1350. Il suo schema delle sospensioni derivava dal prototipo militare 6C 2500 MI 4x4, a sua volta derivato dalla Coloniale.

Si tornava quindi al pesante e costoso avantreno delle 6C 2300 B e 2500, ma non solo, lo si trasferiva anche al retrotreno! Ma se nella 6C 2500 MI 4x4, l'adozione del medesimo schema di sospensioni dell'avantreno anche al retrotreno era dettato dal fatto che, con il normale ponte posteriore pendolare della 2500, non era possibile adottare la sterzata posteriore, nella Gazzella, normale vettura da turismo, la sua adozione rimane incomprensibile, con l'unica motivazione di potere così unificare i componenti delle sospensioni anteriori e posteriori, ma non tenendo in considerazione la complessità e il costo del sistema. Il progetto inizia a fine 1942 e il

10 settembre 1943 (due giorni dopo la proclamazione dell'armistizio), Gobbato firma una commessa per un importo di 1.000.000 di lire: autorizza l'approntamento dei pezzi grezzi utili alla costruzione di dieci esemplari e, successivamente, la realizzazione di tre vetture complete, da terminare entro il mese di maggio del '44, per un importo di 250.000 lire. Il successivo 21 settembre è pronto un primo figurino della berlina 4 porte e ruote carenate: la linea è piacevole anche se non rivoluzionaria, con l'unica pecca di avere carreggiate molto più strette della carrozzeria per consentire la sterzata entro il parafrangente a carenatura integrale.

The 1352 “Gazzella” type: light only in name

As far as this car is concerned, the comment made by engineer Gian Paolo Garcea after the war was emblematic: between the Gazzella and a normal car there is the same difference that exists between a locomotive and a bicycle. In fact, the substitute candidate for the 6C 2500 was a step backwards compared to the nonetheless revolutionary

S 11 and S 10 and the type 1350. The suspension layout stemmed from the military prototype of the 6C 2500 4x4 MI, in turn derived from the Coloniale model.

This was therefore a return to the heavy and expensive front end of the 6C 2300 B, and 2500, but not only that, it also moved to the rear! But if with the 6C 2500 MI 4x4, the adoption of the same pattern of suspension at the rear axle also was dictated by the fact that, with the normal rear axle of the 2500 it was not possible to adopt rear steering, with the Gazzella, a normal touring car, its adoption remains incomprehensible, with the only reason being the unification of the front and rear suspension components, but not taking into account the complexity and cost of the system.

The project began in late 1942 and on 10 September 1943

(two days after the proclamation of the armistice), Gobbato signed a contract for the sum of 1,000,000 lire. He authorised the preparation of rough parts that could be used for the construction of ten cars, and, subsequently, the construction of three complete cars, to be completed by May 1944, for the sum of 250,000 lire.

On 21 September, the first 4-door and wheel fairing sedan was ready: the styling was pleasant although not revolutionary, with the only flaw being that it had wheeltracks that were much narrower than the body to allow steering within the full fairing fender.



Due disegni della Gazzella: sopra la versione cabriolet, a destra la berlina
Two drawings of the Gazzella: above is the cabriolet version, with the sedan to the right



Padana, favorisce l'equipaggio della 2900, che arriva prima; undicesima vittoria dell'Alfa Romeo nella storica gara.

La 6C 2500 SS carrozzata dalla torinese SAIL, pilotata da Ermanno Gurgo Salice e Giovanni Maria Cornaggia Medici, con il numero di gara 232, arriva 10° assoluta, dopo ben 8 vetture dotate di meccanica derivata da quella della Fiat 1100.

Dal 15 al 29 settembre 1948 si svolge il XXXI Salone dell'Automobile di Torino, voluto da Rodolfo Biscaretti, presidente dell'A.N.F.I.A.A. (Associazione Nazionale Fra Industrie Automobilistiche e Affini), ora nella nuova sede del Palazzo delle Esposizioni del Valentino.

Si tratta del primo Salone dell'Auto italiano dopo dieci anni, tornato a Torino dopo le edizioni tenute a Milano dal 1920 al 1937 e a Roma nel 1929. Ferrari partecipa per la prima volta ad un Salone automobilistico. Sono presenti

molte nuove utilitarie, più o meno artigianali, delle quali la maggior parte non avrà seguito o vivrà una vita effimera.

Tolgono letteralmente il fiato ai visitatori le nuove creazioni di Pinin Farina su base 6C 2500 SS, due cabriolet, di cui una a 2 posti in colore grigio e capote amaranto, alla quale si è curato particolarmente l'isolamento dal calore generato dagli organi meccanici, lo sbrinatorio del parabrezza, il raffrescamento dell'aria per l'abitacolo, aiutato dalla presenza di due prese d'aria dinamiche dotate di farfalla parzializzatrice, allora una vera chicca.

Il secondo cabriolet è un 5 posti verde scuro, poi c'è un meraviglioso coupé realizzato per un certo sig. Silvio Rivetti, una persona davvero fortunata.

La linea è bassa, filante e moderna ma senza eccessi, sembra un cabriolet a 2 posti con tetto rigido molto ben raccordato alla carrozzeria, una delle migliori realizzazioni del Carrozziere torinese di quel periodo.

Ma tutte le creazioni dei nostri carrozzieri riscuotono un notevole successo tra gli operatori di settore e i giornalisti di tutto il mondo che unanimemente riconfermano la supremazia italiana nel disegno e nella realizzazione delle vetture speciali.

Nessuna vera novità in casa Touring, se non un continuo processo di affinamento delle linee e dei particolari, con un inedito uso del

There were many new cars that were more or less artisan products, most of which did not have a future or a transitory life-cycle.

The cars literally left visitors breathless.

They were the new cars based on the Pinin Farina 6C 2500 SS, two convertibles, a 2-seater convertible top in grey and amaranth, for which particular attention to the insulation from the heat generated by the mechanical components, the defrosting of the windshield, cold air for the interior, aided by two dynamic air intakes with a butterfly choke, which was then a real treat.

The second cabriolet was a dark green 5-seater, and then there was a wonderful coupe made for a certain Mr. Silvio Rivetti, a very lucky person.

The style was low, streamlined and modern but not excessive.

It looked like a 2-seater convertible with a hardtop very well

connected to the body, one of the best achievements of the Turin coachbuilder in that period.

But all the creations of our coachbuilder were remarkably successful with the industry's professionals and journalists from all over the world, and they unanimously reaffirmed Italian supremacy in the design and manufacture of special cars.

There was nothing really new from Touring, if not a continuous process of refinement of the styles and details, with an unprecedented use of plexiglass in the creation of dashboards and new wheel

disc covers. Touring's stand exhibited the 2500 Alfa coupé, a two-door sedan with the glass volume a bit too high and a new Ferrari berlinetta, all of which were a grey-blue colour, that of fashion. Castagna exhibited a beautiful cabriolet based on the 2500, while the Alfa Romeo stand had the often victorious Alfetta in addition to the 158, and several models of the 6C 2500 series, much appreciated by the public.

The 6C 2500 Ghia convertible, equipped with full fairings on all four wheels, was remarkable.



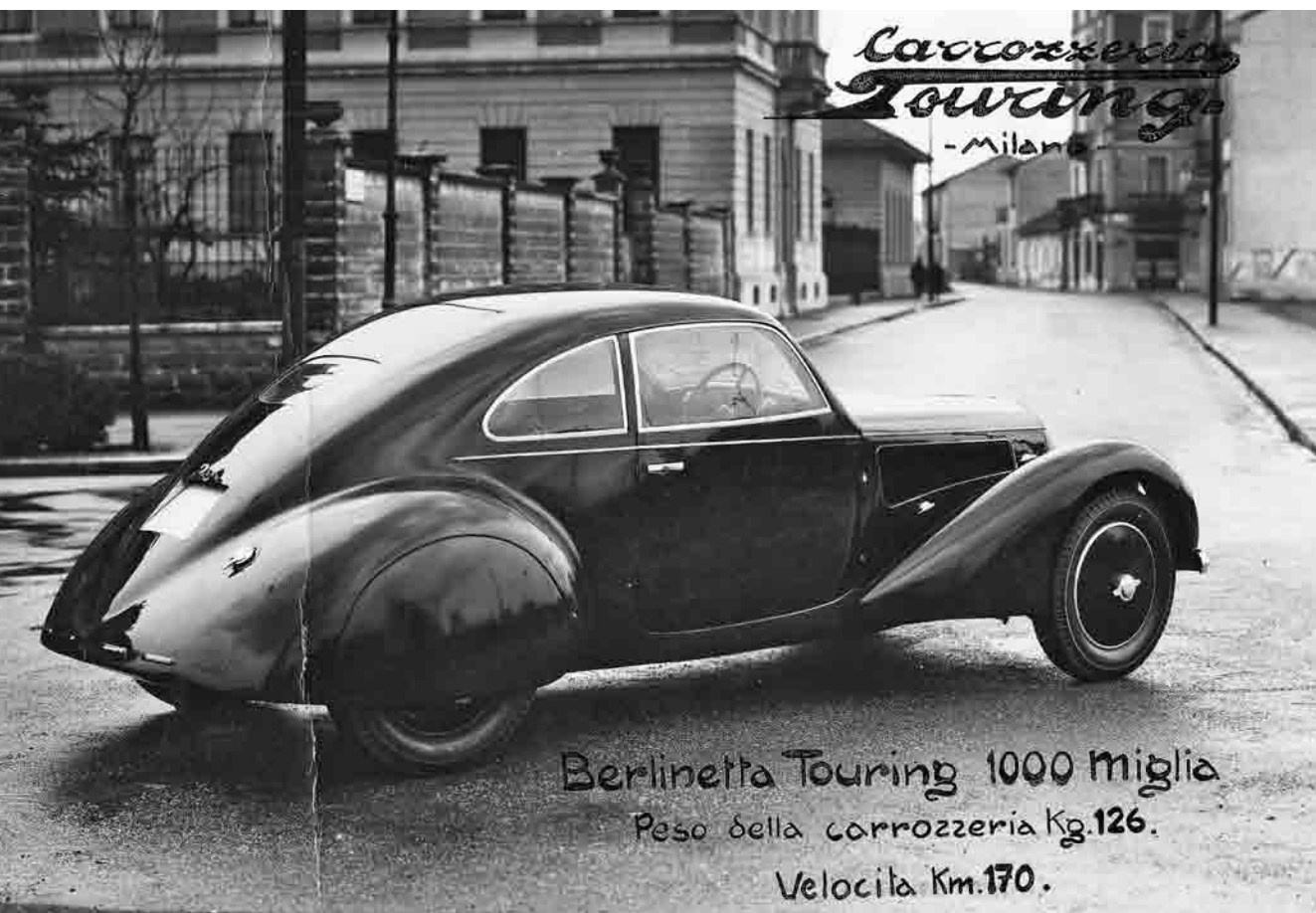
Portello, reparto di verniciatura della 6C 2500 "Freccia d'Oro"
Portello, the painting department of the 6C 2500 "Freccia d'Oro"



Il tormento dell'aerodinamica che da sempre caratterizzò questa grandiosa Carrozzeria, portò la Touring ad un continua evoluzione stilistica: difficilmente passa qualche anno consecutivo in cui non sforna opere nuove; persino in piena guerra riesce a creare un importante modello con la rilevante novità dello scudetto, elemento che da quel momento continuerà sempre a caratterizzare le nostre amate Alfa!

La berlinetta tipo "1000 Miglia" del 1937 è un'ulteriore conferma a quanto appena detto: la linea è filante, il tutto è dettato dal senso aerodinamico.

Ma anche tecnicamente l'occhio è sempre rivolto alle competizioni: tale berlinetta infatti, da considerarsi pietra miliare nella Storia della Touring, è la prima Superleggera costruita; con il suo sistema di ossatura tubolare su cui viene poi battuta la lamiera d'alluminio, la leggerezza è garantita, con un peso della carrozzeria di soli 126 kg.



The aerodynamics ordeal that has always characterised this great coachbuilder, took the Touring through a continuous stylistic evolution: hardly a few years would go by before new features were introduced; even in the midst of war it was able to create an important model with the significant new shield feature, an element that would continue to typify our beloved Alfa from then on!

The 1937 "1000 Miglia" type berlinetta is further confirmation of the above: the streamline design is fully dictated by the aerodynamics.

But technically the eye is always on racing: the berlinetta, in fact, to be considered as a milestone in the Touring's history, is the first "Superleggera" built with its tubular framework system on which the aluminium sheet is then beat, the light weight is guaranteed with only 126 Kg body weight.

Berlinetta Touring 1000 Miglia

Peso della carrozzeria Kg.126.

Velocità Km.170.

Carrozzeria
Touring.
- Milano -



Berlinetta Touring 1000 Miglia

Peso della carrozzeria Kg 126.

Velocità Km. 170.

Nino Farina, figlio di Giuseppe Farina e nipote di Battista “Pinin” Farina, qui a bordo di un’auto carrozzata dalla “concorrenza”, la 2500 SS Touring. Siamo nei primi mesi del 1940, quando fu pronto l’esemplare a lui destinato; monta la calandra definitiva, non più ovoidale e senza l’astina cromata centrale, apparsa l’anno prima sui due esemplari della Targa Abruzzo. Probabilmente si tratta dello stesso esemplare utilizzato pochi mesi dopo alla Mille Miglia (il 915.093, uno dei tre con cui l’Alfa partecipò), sebbene non riporti ancora le feritoie sul cofano. I tempi stringono, l’Alfa Corse scalpitava per provarla, la fretta prende il sopravvento sulla perfezione di esecuzione della Touring e così la scritta “Superleggera”, mal fissata, pende verso il basso. Il luogo è la solita Piazza Santorre di Santarosa, usuale scenario fotografico a pochi passi dallo stabilimento Touring di via Ludovico da Breme.

Nino Farina, son of Giuseppe Farina and nephew of Battista “Pinin” Farina, here in a car whose body was made by the “competition”, the 2500 SS Touring. We are in the early months of 1940, when the model was ready for him; it includes the final grille, no longer ovoid and without the central chrome-plated rod, which appeared the year before on the two Targa Abruzzo models. Probably this is the same model used a few months after the Mille Miglia (the 915.093, one of three in which Alfa participated), although it didn’t yet have the vents on the hood. The clock is ticking and Alfa Corse is chomping at the bit to try it, haste takes priority over Touring’s work perfection and so the word “Superleggera” is poorly affixed, tilted downward. The place is the usual Piazza Santorre di Santarosa, the usual photo-op just a few steps away from the Touring plant in Via Ludovico da Breme.





Terminato il primo passo nell'evoluzione delle berlinette Touring, ritorniamo al periodo bellico: appena viene impostato lo scudetto, anche altre Carrozzerie lo adottano subito e se si decide di abbinare una Carrozzeria come la Bertone a un eccentrico genio come Mario Revelli il risultato non poteva essere che al limite della fantascienza. Qui siamo davanti alla nuova sede della "Scuderia Milan" e tutte le forme sono esasperate mischiando la moda americana del decennio precedente dei parafranghi voluminosi con quella più contemporanea del padiglione basso.

Il frontale è decisamente scavato, andando così a creare tre imponenti "pinne" su cui si installano i due fanali, il paraurti che segue le estroflessioni e lo scudetto sfalsato su due piani, creando, a metà dello stesso, un vero e proprio "gradino". Sono solo i geni che riescono, nelle loro opere d'arte, a incrementare le dimensioni spaziali: grazie ai suoi "tagli" il Fontana riesce a far passare un'opera bidimensionale (un quadro) in una tridimensionale (una scultura); qui Revelli lo segue e, grazie a quel piccolo dettaglio del "gradino", riesce a creare una nuova interpretazione di profondità.



After the first step in the evolution of the Touring berlinetta, we return to the war period: as soon as the Alfa shield is set, other body shops immediately adopted it and it was decided to combine a coachbuilder like Bertone with an eccentric genius like Mario Revelli, the result could only be that bordering on science fiction.

Here we are in front of the new headquarters of the "Milan Race team" and all forms are exasperated by mixing the American trend from the previous decade of bulky fenders with the more modern low pavilion. The front is definitely dug out, thus creating the three impressive "fins" on which the two headlights are installed, the bumpers follow the bulge and the shield staggered over two layers create, in the middle, a real "step".

Only geniuses succeed, in their works of art, to increase the spatial dimensions: thanks to his "cuts", Fontana manages to pass two-dimensional artwork (a picture) in a three-dimensional (sculpture) and here Revelli follows him and, thanks to that little detail of the "step", manages to create a new interpretation of depth.

Nel 1948 il frontale viene aggiornato grazie ad un listello centrale nello scudetto mentre le due griglie laterali vengono riquadrate da una cornice che ne delimita in maniera ben precisa l'elemento formale.

Nelle fotografie a sinistra qui proposte vediamo invece il confronto con la successiva versione; è nell'autunno del 1949 che avviene l'aggiornamento più importante per il "modello 1950": il lunotto grosso e la seconda luce laterale ampliata in lunghezza, per aumentarne ulteriormente la visibilità e funzionalità; anche i cerchi e i copriuota cambiano di disegno, è dotata di autoradio di serie, impianto di riscaldamento più efficiente, nuove imbottiture dei sedili, accendisigari e gomme 6.00x18.

Dalle immagini si comprende bene il perché del soprannome "Gobbona", a cui questa stupenda 6C 2500 è oramai indissolubilmente legata; disegnata internamente in Alfa da Ferruccio Palamidessi e Giuseppe Scarnati, sotto la supervisione di Raimondo Gatti e Ivo Colucci.

Sullo sfondo il caratteristico "Albergo Ippodromi" spesso ripreso nelle immagini scattate vicino al Portello; riflette l'attenzione, sempre presente, nel scegliere uno dei numerosi bei sfondi cui i fotografi dell'Alfa ci hanno sempre abituato.



In 1948, the front was updated thanks to a central strip in the shield while the two side grilles are bordered by a chassis that precisely marks the formal element. A comparison with the next version is provided in the photos on the left; the most important update is implemented on the "1950 model" in the fall of 1949: the large rear window and second side light lengthened, to further increase visibility and functionality; even the design of the rims and hubcaps change. A standard radio, more efficient heating system and new seat padding, cigarette lighters and 6.00x18 tyres are installed. Looking at the pictures it is easy to understand why this splendid 6C 2500 was nicknamed "Gobbona" (hunchback); designed at Alfa by Ferruccio Palamidessi and Giuseppe Scarnati, supervised by Raimondo Gatti and Ivo Colucci. In the background, the characteristic "Albergo Ippodromi" often included in pictures taken near Portello; it reflects the persistent focus on selecting one of the numerous beautiful backgrounds typical of Alfa's photographers.





Anche la parte posteriore viene modificata con una coda meno sfuggente e che riesce a piegarsi, in pochi centimetri, di 90°; come conseguenza di tale rigonfiamento anche la seconda luce laterale subisce un adattamento. La riorganizzazione avvenuta in Alfa (rifacimento dei fabbricati dopo i bombardamenti, tempi che andavano maturando per un ammodernamento dell'azienda, inquadramento in Finmeccanica, ecc.), spinge il Portello a rendersi indipendente dalle Carrozzerie esterne e così il magico binomio Alfa-Touring viene abbandonato in favore di un progetto interamente sviluppato al Portello. Sebbene l'idea iniziale, di Gioacchino Colombo, ipotizzasse uno spider, si optò alla fine per quella forma di carrozzerie che sempre più stava prendendo piede: la berlina da competizione. Venne approntato un apposito telaio, con motore arretrato e ribassato per migliorare il comportamento dinamico del veicolo. Ideata, disegnata, sviluppata e costruita dal Servizio Progettazione Carrozzeria è infatti apparentata stilisticamente con i prodotti contemporanei di maggior successo dell'Alfa: la Freccia d'Oro, nella modellazione della fiancata e del posteriore, e la 158, nella presa d'aria sul frontale.



Even the rear part was changed with a less elusive tail that bends 90° in just a few centimetres; consequent to this swell, even the second side light is adjusted. Alfa's reorganisation (factory renovations after the bombings, the time ripe for business updates, positioning in Finmeccanica, etc.) drove Portello to break away from outsourced body shops and thus the magical Alfa-Touring combo is abandoned in favour of an in-house project developed at Portello.

Although the initial idea, by Gioacchino Colombo, was a spider, in the end, that body shape that was increasingly becoming popular was chosen: the competition berlinetta.

It was built on a specific chassis, with the engine lower and further back to improve the car's dynamics.

Conceived, designed, developed and built by the Body Shop Design Service, it is stylistically similar to Alfa's contemporary more successful products: the Freccia d'Oro, in the side and rear design, and the 158, in the air intake on the front.



After making the coupe and berlinetta with a smooth side, Pinin Farina re-proposed the exact combination (although both on a Sport chassis), updating the design, mainly in the front now characterised by a more horizontal and larger shield.

As we've already seen, the second side light, bumper guards and large strip along the side are added.

The berlinetta, shown at the Turin motor show in 1948, was perhaps intended for export to the United States, as suggested by the oversized guards.

If the berlinetta was not a total success, the coupe was a masterpiece, made for the wool tycoon, Silvio Rivetti: compared to the previous one, the brand identity was, unfortunately, lost, but for a single model, like a true work of art requires, it must stand out from "normal" production.

Furthermore, it has a more slender rear pillar that improves and makes the whole more streamline, like the more elusive tail. It should be noted, especially at that time and not now when the lack of the Alfa shield is always "frowned upon", that with a "monolith" side, massive yet elegant, a small shield may have appeared slightly undersized while one "spread" across the entire front intended to follow the impressive and smooth theme of the integral side.

The trend increasingly attempts to convey that aristocratic touch in more authoritative models which, however, weighs down the initially interpreted more simple line; if the difference in wheelbase used to be the excuse for different proportions, here we can see how the final result is very different on two identical Sport chassis.



Nei due anni, pur difficili, che seguirono alla fine della guerra, i Carrozzeri avevano manifestato comunque molta vitalità, usufruendo dei telai rimasti a giacenza durante il periodo bellico o riconvertendo esemplari anteguerra. Il 1948 rappresenta un anno di giusto riconoscimento per tutti loro perchè si apre il primo di una nuova serie di Saloni dell'Automobile, a Torino, offrendo loro lo scenario più appropriato. Il 15 settembre si inaugura la prima edizione del Salone torinese, la Stab. Farina non vuole perdere tempo e fece debuttare una sensazionale coppia di Alfa Romeo, due 6C 2500 Super Sport, un coupé e un cabriolet, dalle identiche forme. La presenza però del padiglione che si raccordava magnificamente con il posteriore esprimeva, sulla berlinetta, il meglio di sé. Michelotti opta a favore di uno stile moderno, semplice e pulito in cui ritroviamo tutti gli stilemi che si vanno sempre più rafforzando: lo scudetto unificato, una calandra dotata di pochi ornamenti inutili, i fanali posti sui parafanghi anteriori i quali sempre più perdono un loro volume, allungandosi con solo un leggero solco fino alla portiera, mentre quello posteriore è ancora sensibilmente visibile. Purtroppo, e immeritatamente, per la Farina non c'è spazio neppure per una piccola serie: i cabriolet sono in mano alla Pinin Farina, i coupé alla Touring e, onestamente, far concorrenza a due *atelier* di questo calibro offre poche speranze di successo. Il cabriolet, realizzato molto probabilmente in esemplare unico sul telaio Super Sport 915.670, è ancora esistente mentre della berlinetta si conoscono almeno due allestimenti con leggere modifiche, quasi impercettibili, nella calandra; uno di essi, il 915.833, è anch'esso esistente.



In the two difficult years that followed the end of the war, the body shops demonstrated a lot of vitality, using the chassis left in stock during the war or reconditioning pre-war models. 1948 was the year of due recognition for them all since the first of a new series of motor shows opened in Turin, offering them a more appropriate showcase. The first edition of the Turin motor show opened on September 15 and Farina wasted no time debuting a sensational pair of Alfa Romeos, two 6C 2500 Super Sport, a coupe and a convertible, with identical designs. However, the pavilion that magnificently connected with the rear expressed, on the berlinetta, its utmost.

Michelotti opted in favour of a modern style, simple and clean where we find all the styles that are increasingly strengthening: the unified shield, a radiator grille equipped with a few useless ornaments, the lights on the front mudguards that increasingly lose their volume, only extending with a slight groove to the door, while the rear one is still significantly visible. Unfortunately, and undeservedly, there is no room for a small series for Farina: Pinin Farina has the convertible corner, Touring the coupe and, honestly, there is little hope of competing with two shops of this calibre.

The convertible, most probably built in a single model on the Super Sport 915.670 chassis, is still in existence while at least two berlinettas with slightly, almost unperceivable, modifications to the design, in the grille, are known, one of them, the 915.833, is also still existent.

