Contact: Miguel Ceballos

## FCA México: ‘Historias de Alfa Romeo’ Episodio Tres: 6C 2500 Villa d'Este

- Alfa Romeo siguió siendo un punto de referencia durante y después de la Segunda Guerra Mundial, que marcó una transición de la cumbre del enfoque artesanal a una organización industrial más moderna
- El 6C Villa d'Este fue un pionero en términos de elegancia, novedades técnicas, desempeño y prestigio
- Generando un aura incomparable, el 6C Villa d'Este atrajo a numerosas celebridades icónicas de la época, desde Tyrone Power a Evita Peron, desde Rita Hayworth a Ranieri III de Montecarlo e incluso a un joven de 20 años de edad llamado Valentino Mazzola, que mucho antes de que se convirtiera en una leyenda del fútbol, trabajó en la fábrica de Portello en 1939

May 6, 2020, Ciudad de México - El capítulo tres de la serie ‘Historias de Alfa Romeo’ presenta el Alfa Romeo 6C 2500 Villa d´Este, considerado como uno de los automóviles más avanzados y elegantes que ha dado la industria automotriz.

**Símbolo de una época**
En la primavera de 1949, cuando el 6C 2500, con carrocería de Touring, hizo su aparición en Cernobbio (un municipio italiano situado a 40 km de Milán), estaba claro para todo el mundo qué coche ganaría la Copa de Oro. Su originalidad y líneas únicas eran tan abrumadoras que parecía natural otorgarle ‘ad honorem’ el nombre del Concurso de Elegancia más importante del mundo.

Pero el 6C 2500 Villa d'Este no era sólo un ícono de belleza. Este coche fue tanto una hazaña final en la creación de coches artesanales a la medida, y al mismo tiempo un punto de inflexión hacia una organización de fabricación más moderna.

**Un ingeniero internacional de Treviso**
Retrocedamos una década. Cuando se lanzó el 6C 2500, en 1939, el ingeniero Ugo Gobbato ya había dirigido durante seis años la fábrica Portello, que aportó una amplia experiencia industrial a Alfa Romeo. Los antecedentes de Gobbato incluyeron estudios universitarios en Alemania, periodos de dirección de las obras de Marelli y el Lingotto en Turín, así como experiencia como uno de los principales creadores del proyecto ‘Campos Verdes’ para construir la primera gran fábrica de rodamientos industriales en la Unión Soviética.

Un hombre realista que se sentía en casa cuando estaba en los talleres, Gobbato a menudo charlaba con sus equipos y siempre trataba obstinadamente de entender cómo mejorar la eficiencia. Desde su llegada, su primer enfoque fue en el estudio de las cosas que eran de baja calidad: maquinaria defectuosa, “una fábrica que carece de armonía" con demasiado "movimiento falso de materiales." Basado en este diagnóstico analítico, Gobbato lanzó un trabajo de investigación. Expuso sus métodos en dos manuales publicados en 1932, con el título ‘La organización de los factores de producción’. Se dedicó a estudiar y realizar una síntesis bien planificada entre un moderno sistema de fabricación y la tradicional ‘precisión artesanal’ que había caracterizado a Alfa Romeo hasta entonces.

"Producción racional pero no en masa", fue el objetivo, logrado principalmente mediante la contratación de una nueva generación de jóvenes ingenieros. Y con ellos, la aplicación de una serie de normas y métodos modernos. Entre ellas figuraban una jerarquía claramente establecida, responsabilidades precisas y sueldos proporcionales.

**Una joven promesa**
Entre otros aspectos de esta amplia reorganización de Portello, un campo de fútbol se había establecido en una zona adyacente, junto con una pista de atletismo y una pequeña tribuna. En 1938, el equipo de trabajo de la compañía - llamado Gruppo Calcio Alfa Romeo - había ganado el campeonato regional, y así había sido promovido a

la División C. Como resultado, el equipo se comprometió con un joven jugador, que se sintió atraído también por la perspectiva de un trabajo permanente como mecánico en Portello. Su nombre era Valentino Mazzola, y más tarde se convirtió en capitán del equipo italiano y del legendario equipo ‘Grande Torino’.

No hay certeza de que Mazzola haya estado involucrado como mecánico en el 6C 2500, pero lo que sí sabe es que estaba trabajando en Portello en 1939, cuando se produjeron los primeros coches de la nueva serie.

**Alfa Romeo 6C 2500**

Es una evolución directa del 6C 2300 y del 2300 B. El Alfa Romeo 6C 2500 heredó varias innovaciones técnicas importantes, como la suspensión de barra de torsión trasera con amortiguadores telescópicos y frenos hidráulicos en lugar de mecánicos.

El desempeño mejoró notablemente: los niveles de potencia se dispararon hasta 110 caballos de fuerza en el Super Sport, capaz de alcanzar 170 kilómetros por hora. Hizo su debut en las carreras al ganar Tobruk-Trípoli en 1939, con una carrocería de ‘ala gruesa’, con los parachoques integrados.

Una vez más, la singularidad técnica del modelo y sus éxitos deportivos se convirtieron en la clave para atraer a una clientela de élite. La producción comenzó con las versiones de Turismo de cinco o siete plazas, Sport y Super Sport con distancia entre entre ejes corta, pensados para que los trabajaran carroceros independientes. A pesar del precio (entre 62 y 96 mil liras), la reacción del mercado fue muy positiva. Se convirtió en un gran éxito de ventas: las 159 unidades vendidas valían tanto como 1,200 Fiat 508 Balilla.

**El regreso del 6C**

Después de la Segunda Guerra Mundial, las fábricas tuvieron que ser reconvertidas de la guerra a la producción civil. La planta de Portello había sido severamente bombardeada en 1943 y 1944, y estaba extremadamente dañada. Comenzar todo de nuevo fue un reto complejo, y casi inevitablemente implicó revivir el último modelo de la compañía, teniendo en cuenta que diversas piezas mecánicas del 6C 2500 habían sobrevivido.

En 1945 sólo era posible montar un puñado de versiones del 6C 2500 Sport. Pero los técnicos y los trabajadores los miraban como un sueño. Fuera de la fábrica de Portello, Milán y muchas otras ciudades italianas habían quedado reducidas a escombros, y la economía del país también: las empresas tenían que comprar los materiales y combustibles necesarios para sus fábricas directamente en el mercado negro.

**6C 2500 Pinin Farina Special Cabriolet**

En 1946 la producción se elevó a 146 unidades, entre los coches acabados y el chasis enviado a los carroceros independientes. Uno de estos últimos fue convertido en versión convertible y transportado al Salón del Automóvil de París. Pero como país derrotado, Italia fue excluida del evento... y así el empresario dedicado a la construcción de carrocerías, decidió estacionar sus vehículos frente a la entrada del Gran Palais, desplazándolos todas las noches a la Place de L’Opéra. Esto fue suficiente para garantizar el éxito del modelo y de su creador, Battista «Pinin» Farina.

En ese mismo año, la Freccia d'Oro original fue construida sobre un chasis Sport en Portello. Presentaba una parte trasera corta y redondeada que reflejaba los últimos avances en aerodinámica. Este modelo seguiría estimulando el desarrollo de nuevas versiones. Pinin Farina creó un coupé elegante, con líneas innovadoras, y una berlinetta para el concurso de Cernobbio. Achille Castoldi, ingeniero italiano y campeón de lanchas de competición, compró un cupé Touring y utilizó la misma táctica en el Salón del Automóvil de Ginebra que Farina había hecho en París.

**El automóvil de la gente VIP**

Tyrone Power condujo su Alfa Romeo 6C 2500 por toda Roma, mientras que Juan Perón y su esposa Evita querían uno para lucirse en Milán. Este vehículo lo compraron nombres conocidos como el rey Farouk de Egipto y Ranieri III de Montecarlo.

El 27 de mayo de 1949, cuando Rita Hayworth llegó para casarse con el príncipe Ali Khan en el ayuntamiento de Cannes, conducía un 6C 2500 que acababa de recibir como regalo de bodas. Este modelo tenía una elegante carrocería pintada en gris, con capota y tapicería color azul oscuro que encajaba perfectamente con las prendas de la novia.

Originalmente, la boda había sido planeada para principios de mayo, pero fue pospuesta debido a la tragedia aérea de Superga, donde todo el equipo de fútbol ‘Grande Torino’ falleció. El Príncipe era un fanático del fútbol de Turín. En cierto sentido, esto nos lleva de nuevo a 1939 y al nacimiento del primer 6C 2500 en Portello, donde el joven Valentino Mazzola estaba trabajando.

**El 6C 2500 SS Coupé Villa d'Este Con la Villa d'Este**

Estamos hablando de una síntesis de la más hermosa de todas las creaciones de automóviles. El 6C 2500 SS Villa d'Este fue uno de los últimos modelos de Alfa Romeo ensamblados con un bastidor separado de la carrocería. Sólo se hicieron 36 ejemplares, todos ellos creaciones únicas, siguiendo los deseos de sus propietarios y la inspiración de sus carroceros.

Bianchi Anderloni, dueño de la empresa de carrocerías Touring, tomó como base el 6C 2500 SS Coupé y realizó diversos cambios: el frente fue rediseñado con una mejor integración de los cuatro faros, así como dos tomas de aire alargadas y superpuestas. Las salpicaderas estaban integradas en los costados, pero claramente visibles. El parabrisas estaba dividido en dos partes y con una inclinación mayor. La parte posterior era muy baja y pronunciada, con dos pequeños y elegantes faros redondos claramente visibles.

**Nace una obra maestra del siglo XX**

En la edición de 1949 del Concurso de Elegancia Villa d'Este, este coche ganó el ‘Gran Referéndum Prix’, el premio otorgado directamente por el público... un verdadero clásico que siempre se le vinculará con el nombre del evento que lo consagró.

-###-

Additional information and news from Stellantis are available at: https://media.stellantisnorthamerica.com