

Achtergronden, oorsprong en restauratie van



Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Touring

chassisnr. 915.772

door Kees van Stokkum



Achtergronden, oorsprong en restauratie van

Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Touring

chassisnr. 915.772

door Kees van Stokkum

Pre-historie 1: De Alfa Romeo-productie in de jaren '40

"[...] there was a certain curious air about the Italians as a whole, as though they had all the money in the world. A great number of exceedingly beautiful, very large Italian cars of the latest type came with the team - cars that seemed brand new and of the latest pattern.

Anyone can be forgiven for wondering quite how all this happened in the circumstances, and for feeling - as many did - that it was very odd that the drivers of a thoroughly defeated nation should be in a far better position than those of the victorious nations, after one of the greatest wars in history [...]" [S.C.H. Davis in *The Autocar*, 2 augustus 1946, p. 673].

Een citaat uit het Britse autoweekblad, waarin onder de kop "Epilogue to Geneva"

van de hand van sportredacteur "Sammy" Davis (voormalig coureur, o.a. winnaar van de 24 Uurs-race van Le Mans in 1927) een beschouwing over de Grand Prix des Nations van 21 juli 1946 in Genève was geplaatst.

Deze eerste grote internationale autorace na het belindigen van de Tweede Wereldoorlog was volledig beheerst door Alfa-Romeo, met als resultaat Giuseppe Farina, Carlo Felice Trossi en Jean-Pierre Wimille op de eerste drie plaatsen. Davis had respect voor de organisatie van het Alfa-team en de kwaliteit van hun auto's, maar zijn toon ging van respect naar bitterheid toen hij over de uitstraling van het team schreef. Hij zette de manier van optreden van de teamleden met hun prachtige auto's (zowel de racewagens

als de begeleidingsauto's, met de laatste moeten duidelijk 6C's 2500 zijn bedoeld) scherp af tegen het onloochenbare feit dat de Alfa-rijders afkomstig waren uit een land dat de oorlog had verloren (Wimille had overigens de Franse nationaliteit).

Die bittere toon was wel begrijpelijk. In Groot-Brittannië moest men na afloop van de oorlog de broekriem aanhalen, er werden wel weer auto's en motoren geproduceerd, maar die waren vooral bestemd voor de export, om deviezen binnen te hengelen. Als je dan ziet hoe de Alfetta's over het circuit werden gejaagd en met welke prachtige auto's de teamleden zich verplaatsten, één jaar na het belindigen van de oorlog...

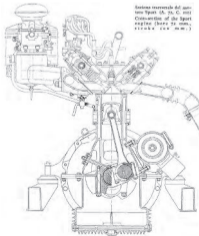
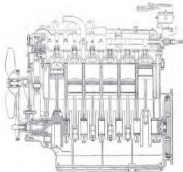
"[...] Weinig firma's genieten een prestige vergelijkbaar met dat van Alfa Romeo. Dit is ons luxe merk, niet omdat de andere (fabrikanten) geen gelijkwaardige voertuigen zouden kunnen construeren, maar eenvoudig omdat ze de voorkeur hebben gegeven aan het produceren van auto's die ... gemakkelijker in de markt liggen, economisch gesproken.

"[...] Uiteraard worden de onderstellen van dit merk voorzien van schitterende koetswerken, maar iemand die een Alfa Romeo koopt hecht ook waarde aan 't chassis en beschouwt de motor met het oog van de kenner.

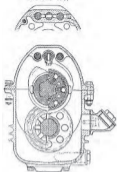
De gentleman-van-nu houdt van mooie techniek, niet alleen van een mooie carrosserie. En vormen chassis met motor en behouwen niet het lichaam van de auto, terwijl de carrosserie ervan de kleding omvat?

"[...] De Alfa Romeo '6C 2500' - we spreken hier van het 'rolend gedeelte' van het chassis - is ontworpen door een artist, een mens die beschikte over verheven idealen op technisch terrein. Er zijn anderen die met hem en na hem hebben gewerkt aan dit model, maar het is en blijft de 'uitvinder' die verantwoordelijk is voor deze creatie.

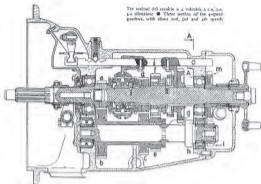
Sezione trasversale del motore Sport 6C 2500, 1937
Cross-section of the Sport engine (here 25 mm, stroke 100 mm.)



SEZIONE A A



Tra motore del modello 6 C 2500, s.r.l., s.r.l. e il motore B. Tra motore di tipo super sportivo, con elica sul, sul sul gli sport

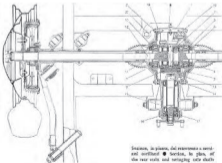


De techniek, in verfijnde vorm, is een vorm van kunst. Leonardo die nooit dood hij leeft nog steeds voort in bepaalde auto- en vliegtuigfabrieken; we zijn er zeker van dat de lezer de gedachte die we willen uitdragen zal begrijpen.

[...] Degene die oorspronkelijk de zescilinder Alfa heeft ontworpen verdient – en verdient – de kwalificatie van kunstenaar. En kunstenaars waren zij die op geniale wijze zijn voetsporen volgden, het prachtige werk steeds meer perfectionerend, een echt kunstwerk.

[...] Alfa Romeo – een naam die staat voor een adellijke titel [...].
[LUCIO MARINI IN MOTOR ITALIA, N.2, SEPTEMBER 1948, P. 37-40].

De titel van dit artikel in de luxueus uitgevoerde Italiaanse kwartaaluitgave was zakelijk: "Alfa-Romeo: '6C 2500' 2^e Serie Sport e Super Sport." In vier pagina's zag de auteur kans een lyrisch verhaal over Alfa's erfgoed en de evolutie van de huidige productiemodellen naar te pennen. Ten behoeve van eventuele anderstalige lezers was een beknopte samenvatting in de Engelse taal afgedrukt, tussen de blokken tekst stonden door Alfa Romeo verstrekte tekeningen van motor, transmissie en achteras.



Sezione, in piano, del retrotreno a semi-assi unitari. ● Section, in plan, of the rear axle and trailing axle shafts

De 6C 2500 was, weten we meer dan een halve eeuw later, het overgangsmiddel waarmee Alfa-Romeo van een industriële onderneming die o.a. bijzondere auto's in kleine series maakte, de stap nam naar het functioneren als een 'echte' autofabriek, waarin veel meer seriematig werd geproduceerd, te beginnen met de 1900.

Dit werd ook duidelijk uit het aantal exemplaren dat werd gebouwd tussen 1939 en 1953. Ondanks de hiaten in de registratie van het productievolume (met name in de vijf oorlogsjaren) lijkt het erop dat er rond de 2500 exemplaren zijn gemaakt. [ZIECH: 6C 2500 VAN ANGELO TITO ANSELMI, AANVULLING VAN LORENZO BOSCARINELLI]. Dit is ongeveer gelijk aan het aantal RL's dat in de jaren '20 is geproduceerd (ruim 2600 stuks), en het aantal 6C's 1750, waarvan in verschillende versies ook een kleine 2600 exemplaren uit de Milanese fabriek zijn gerold.

[ZIECH: ALFA ROMEO CATALOGUE RASONNE, PUTTINI/FUJI/MATTEUCCI]. Maar terwijl de productie van de RL en 6C 1750 in ongeveer zes resp. vier jaren plaatsvond, was Alfa Romeo ruim 14 jaar met de vervaardiging en levering van de 6C's 2500 bezig. Uiteraard speelde de oorlog en de daaruit voortvloeiende problemen een grote rol, niet alleen in de jaren '40-'45, maar ook daarna: gebrek aan geld, materialen, ervaren arbeidskrachten. In dit licht bezien, is het opvallend dat er in die na-oorlogse jaren een veelvoud aan uitvoeringen en koetswerken van dit type auto beschikbaar was.

In het boek van Angelo Tito Anselmi is uit de productietabellen op te maken dat er ook gedurende de oorlogsperiode vele

tientallen exemplaren zijn gemaakt, waarvan er zelfs twee (chassis) naar Nederland waren geleverd, in mei en juni 1943. Deze transacties hadden plaats tussen twee bijzondere gebeurtenissen in de historie van Alfa Romeo en van het land Italië: op 14 februari 1943 vielen de eerste 'geallieerde' bommen op de Alfa-fabriek in Portello, in de nacht van 9 juli kwamen de eerste geallieerde troepen aan land in Sicilië.

In de laatste oorlogsjaren was er nauwelijks sprake van 'productie', het was meer een in-elkaar-zetten van diverse onderdelen om enkele auto's te vervaardigen. Maar begin 1946 begon de fabriek weer te draaien. In februari en maart ontstonden weer rollende chassis, waarvan een aantal in de fabriek zelf werd gecarosseerd en andere door Castagna, Pinin Farina, Stabilimenti Farina en Touring van een koetswerk werden voorzien, en waarvan enkele werden gesignaleerd door Sammy Davis op die dag in juli 1946 in Genève...

Het artikel in Motor Italia gaf duidelijk aan hoe Alfa Romeo's werden beoordeeld. Dat gold niet alleen voor Italië, maar ook voor andere delen van Europa en in de Verenigde Staten. En blijktbaar kregen de handelsactiviteiten weer zoveel ruimte en leverden ook in Nederland voldoende rendement, dat de aankoop van een door Touring gecarosseerde 6C 2500 Super Sport in overweging genomen kon worden.

Pre-historie 2: De importeurs van Alfa Romeo in Nederland tot begin jaren '50

Nam Alfa Romeo in de jaren '20 zélf het initiatief om her en der importeurs en agenten te zoeken? Voorbeeld: in februari 1923 verscheen een paginagrote advertentie van het merk in het Franse tijdschrift La Vie Automobile met de tekst: "On cherche des agents de vente." De fabriek had toen al een eigen filiaal in Parijs.



Bron: Cento Manifesti

In Nederland bleek het merk in de loop van die jaren '20 een agentuur te zijn van de onderneming Continentale & Haagsche Automobiel-Maatschappijen met vestigingen te Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Arnhem en Groningen. Daarnaast vertegenwoordigde deze groep ook de merken Delahaye, Hupmobile en Sara. In De Auto van 19 januari 1928 is vermeld dat op stand No. 47 van de toenmalige RAI-tentoonstelling (een) Alfa Romeo aanwezig zou zijn, naast een Hupmobile.

Enkele jaren later, vanaf 1933, kwam de firma Hart Nibbrig & Greeve in Den Haag in beeld als Alfa-importeur. Hoe lang deze vertegenwoordiging heeft geduurd is niet duidelijk; HNG is naderhand vooral bekend en groot geworden met DKW- en BMW-importschappen. In 1939 stond in een internationaal auto-overzicht in de Autokampioen van 18 maart bij producten uit Italië... "waarvan hier in Nederland slechts twee merken zijn vertegenwoordigd, nl.: Fiat en Lancia...".

Dus een officiële Alfa-vertegenwoordiging ontbrak toen. Maar er bleek naderhand in die voor Europa moeilijke en spannende tijd toch een Nederlander te zijn die commercieel wel iets in het Milaanse merk zag. Of hij het agentschap als een prestigieus marketing-instrument beschouwde is niet duidelijk. Het betrof Robert Holman, directeur-eigenaar van de Algemene Garage- & Automobiel Maatschappij, in de jaren '20 - '30 importeur van Hudson (alsmede van Essex en Rolls-Royce). In 1935 had de N.V. A.G.A.M. de aandelen van de Nederlandse Mercedes-Benz-importeur overgenomen.

Hoe de aanloop naar de vertegenwoordiging van Alfa Romeo, misschien al eind jaren '30 of begin jaren '40, is geweest, lijkt moeilijk te achterhalen. Het Milaanse fabrieksarchief uit die tijd vertoont hiaten, de interne A.G.A.M.-bescheiden zijn vergeen tijdens een brand die het hoofdkantoor in Den Haag in maart 1945 in de as legde. Pogingen om aan bedrijfsinformatie uit die jaren daarna te komen zijn stuk gelopen vanwege: "Bij een omvangrijke verbouwing van de panden aan de Reactorweg in de jaren zeventig is het volledige AGAM-archief vernietigd." [Huis DUBBELMAN, MANAGER CORPORATE COMMUNICATIONS MERCEDES-BENZ NEDERLAND B.V. OP 28 JANUARI 2014 AAN SCHILVER DEZER].

In een speciaal nummer van Auto-Revue, uitgegeven ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de A.G.A.M., is een interview met de heer Robert Holman opgenomen.

Redacteur Cees de Boorder liet in een verhalende stijl Holman zijn relaas over het verloop van de (bedrijfs)geschiedenis doen. Daarbij viel op dat de intussen naar Italië gelimmigede voormalige eigenaar van de onderneming, geen enkele keer het merk Alfa Romeo noemde, terwijl hij wél vermeldde dat hij naast zijn Mercedes 300 SL een Ferrari bezat. " (...) Ja, ik zie wel aan Uw gezicht dat U het een beetje vreemd vindt, dat ik als Mercedes-man in hart en nieren, met een zilveren globe van de fabriek in m'n huis voor mijn 25-jarig importeurschap, dat ik een Ferrari bezit. Ik zal U zeggen hoe dat komt. Het komt, doordat ik mij er altijd van bewust ben geweest, dat er behalve Mercedes-Benz, nóg een heel enkele voortreffelijke automobiel bestaat. En nu zie ik het bovendien als een gebaar van hoffelijkheid tegenover het land waarin ik als gast woon, dat ik zo af en toe eens in een Ferrari rijd. (...) " [Auto-Revue, 1 februari 1963, p.85].

Pre-historie 3: Alfa Romeo's in en naar Nederland tot begin jaren '50

Auto's van het merk Alfa Romeo hebben vanaf de oprichting van de fabriek tot medio jaren '60 een marginale verspreiding in ons land gehad. Het is een moeizaam proces om er achter te komen hoeveel en welke typen Alfa via import door de eerder genoemde bedrijven in de jaren '20 en '30 zijn verkocht. Een enkel exemplaar is terug te vinden in de advertentiekolommen van Nederlandse autobladen uit die tijd. Een heel bijzondere samenloop: in De Auto (het orgaan van de K.N.A.C.) van 27 maart 1929 was een advertentie geplaatst waarin een Alfa Romeo 3 L. open Super Sport werd gevraagd. In hetzelfde nummer werd door Auburn Automobielen in Amsterdam een ingerulde "Alfa Romeo 6 cyl., conduite intérieure met separatie, model '26" te koop aangeboden. De nieuwprijs zou 17.000 gulden hebben bedragen, wat de Auburn-agent ervoor wilde hebben, is niet in de advertentie vermeld...

GEVRAAGD
Alfa-Romeo,
3 L. open Sup. Sport.
Br. met opgaaf van prijs en
jaar van constructie fr. onder
lett. E 166, bureau „De
Auto“, Haarlem.

Alfa-Romeo 3 L. SS gezocht.

Bron: De Auto 27 mrt 1929 p. 41

Alfa-Romeo 6 cilinder te koop.

Bron: De Auto 27 mrt 1929 p. 43

WEGENS INRUIL:

ALFA-ROMEO, 6-cyl., cond. int., sép., 6 pl., model '26, heeft gekost f 17.000.—.
HOTCHKISS, 4-cyl., cond. int., 6 pl., model laatst '27, Zeer moderne wagen.
RENAULT, 4-cyl., 10 P.K., cabr., 4 pl., model '26, gear. in prima conditie.
AUBURN AUTOMOBIELEN (N.-H.), Sarphatistr. 63, Amsterdam.



Alfa-Romeo

6-cyl., sporttorpedo.
 Zeer snelle wagen, met
 richtingaanw., schokbr.,
 tusschenruit, 2 res. dr-
 sp.wielen, compl. Bosch-
 installatie enz., voor

f 1600.—

Te bevr. : L. Houtstr. 7,
 Den Haag. Tel. 112467.

Door bijzondere omstandigheden wordt zeer briefly aangeboden een bijzonder zwaar:

ALFA ROMEO 4-pers. cabriolet 1940

geheel nieuw geprepareerd en bekledt en tevens in uitstekende conditie. Een buitenkans voor een liefhebber, die voor weinig geld een super auto-waard wil bezitten.

Brieven onder No. 2998 C aan Administratie MOTOR, Den Haag

Aangeboden: 6C 2500 ex-Norther... zie het toepasselijke briefnummer.

Bron: Auto Revue 21 aug. 1952

Een Alfa-ervaring uit 1932 wilde redacteur Ir. J.W. van Wamelien graag delen met lezers van het blad *Autorevue* van 18 mei 1952. In een artikel, met een technische beschouwing over details van Alfa Romeo's remsystemen, mijmerde hij ook even over Alfa-rijder Guidotti die in 1932 naar Nederland was gekomen om een 8C 2300 te demonstreren. Bij het artikel waren twee foto's van dat demonstratiemodel afgedrukt.

Verder zijn er in historische overleveringen een 8C 2300 type Le Mans en een 8C 2900 type B Touring Spider genoemd, de eerste medio 1934 in handen van Carol Schade, de tweede gekocht door Prins Bernhard in 1938. Verhalen over deze auto's zijn te vinden in Jan Apetz' klassieker 'Het autocircus van weleer'. Aan de prinselijke 8C 2900 werden in een artikel in *Autoselekt* van mei 1987 enkele zinnen gewijd,

Alfa-Romeo 8C 2300 Le Mans te koop.

Bron: Motor 24 jan. 1947

st	— Wegens vertrek naar buitenland te koop: Alfa-Romeo sportwagen type Le Mans 8 cyl.	47
BR	2,3 l met compressor. Brieven	ui
PS-	e.d. garage Zwennis, Hollander-	br
en	str. 22—24, Den Haag.	br
ng		

Advertentie hierboven: op 16 juli 1931 werd in *De Auto* een Alfa-Romeo 6 cyl. sporttorpedo aangeboden, met de vermelding "zeer snelle wagen". Voor 1600 gulden stond deze wagen, "voorzien van richtingaanwijzers, schokbrekers, tussenruit, 2 draadspaaikwielen en complete Bosch-installatie", te koop in Den Haag. De boven de advertentie afgebeelde auto is een 'universeel advertentie-model'.

de Alfa 6C 2500 die de prins na de oorlog even zou hebben genoemd, werd daarin niet genoemd. Dit laatste exemplaar, een vierpersoons cabriolet, kwam in 1946 in bezit van Piet Norther. Dit was een bekende Nederlander op auto- en motorsportterrein en hij heeft in zijn bladen *Motor* en *Auto-Sport* (dat later werd omgedoopt in *Auto-Revue*) eind jaren '40 verschillende keren iets over deze Alfa geschreven.



In 1943 heeft Alfa-Romeo twee nieuwe 6C's 2500 chassis' naar ons land geëxporteerd. Dit zouden de chassisnr. 913.246 en 913.253 zijn geweest [Angelo Tito Anselmi, 6C 2500]. De bevestiging van deze import is op te maken uit invoercijfers van motorvoertuigen in 1943, gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek. Volgens de notitie in Anselmi's boek zouden deze chassis' geleverd zijn aan 'A.G.M. Ofanda'. Er is weinig fantasie voor nodig om dit te lezen als 'A.G.A.M.' en om te concluderen dat dit bedrijf intussen feitelijk importeur was (geworden).

6C 2500 cabriolet ex-Prins Bernhard en ex-Flat Norther.

Bron: Auto Revue mei 1951

A LFA-ROMEO, 6-cilinder 2500 cc, 4-persoons cabriolet, type Sport 1940. **TE KOOP**, mechanisch in staat van nieuw. (In Italië gereviseerd).

EEN VAN DE MOOISTE WAGENS IN NEDERLAND

Ieder deskundig onderzoek gaarne toegestaan. Te zien bij Automobielbedrijf „Kreisel“ - Linker Rottekade 98 - Rotterdam of „Motor“ - Laan van N.O.-Indië 287 - Den Haag

In 1950 nam Pim Richardson met een Alfa Romeo 6C 1500 deel aan een of enkele wedstrijden op het nieuwe circuit van Zandvoort. Waar deze auto vandaan kwam, is de schrijver van dit artikel (nog) niet bekend. Evenmin is hem de herkomst bekend van de Alfa Romeo 6C 2300 B Turismo,

ALFA-ROMEO CHASSIS

Door zeer bijzondere omstandigheden zijn wij in de gelegenheid een nieuw Alfa Romeo chassis met 2 ltr, 6-cyl. motor te koop aan te bieden van f 24.000 meer f 13.000.
ROOYAKKERS' AUTOMOBIELHANDEL, Lelidse Straatweg 1, Oegstgeest, Tel. 22455.

NIEUW ALFA-ROMEO CHASSIS!

Door uitzonderlijke nieuw Alfa Romeo chassis, Type 2500, te koop aangeboden, met 20 (nr. 4-cyl.) motor.
 Spookoprij f 12.000,-

ROOYAKKERS' AUTOMOBIELHANDEL, Lelidse Straatweg 1 - OEGSTGEEST - Telefoon 22455

Te koop nieuw 2500 Chassis, voor f 13.000 in de Autokampioen van 23 december 1950, voor f 10.000 in De Auto van 22 februari 1951.

door Henk van Zalinge in de periode 1953-1954 gemodificeerd tot een snelle competitie tweezitter, waarmee deze technicus (later constructeur van Hirondelle-wedstrijdwagens) zijn race-carrière begon.

Rond 1950 kwamen verschillende gebruikte Alfa's via advertenties boven water. Diverse typen werden aangeboden, w.o. een 'nieuw' 6C 2500-chassis, en Robert Hollman besloot een nieuwe 6C 2500 naar ons land te halen. In maart 1951 werd de Super Sport met Touring coupé carrosserie, chassisnr. 915.772, door Alfa Romeo aan hem geleverd. Opvallend was dat de aflevering van deze auto op naam van Hollman, Amsterdam was vastgelegd, in tegenstelling tot de Touring Cabriolet 918.099 die zeven maanden later volgde en waarvan de levering officieel op naam van A.G.A.M. Amsterdam kwam te staan (zie Angelo Tito Anselmi). Misschien heeft Hollman de eerste auto persoonlijk in Milaan afgenomen en is zo zijn naam op de afleveringsbon verschenen, misschien hebben rond de levering en tenaamstelling ons niet-bekende factoren van valutarite en fiscale aard een rol gespeeld.

Bij Hudson was geen sprake van modellen met een vergelijkbare uitstraling, terwijl bij Mercedes-Benz - waar tot 1951 alleen 170-modellen konden worden geleverd - de met op de markt gekomen 220- en 300-limousines hun bestaansrecht nog moesten gaan bewijzen.

Hollman was actief bezig met zijn importschappen. Hij plaatste in de jaren '50-'52 verschillende advertenties van zijn werken in Nederlandse autobladen. En dat niet alleen, op 23 juni 1951 toonde hij zijn Super Sport tijdens het K.N.A.C. Concours van Koetswerken en Kampeervagens op de Schevenings boulevard. Hij behaalde er een eerste prijs mee, plus een lovende vermelding in de Autokampioen van 30 juni. Bij dat artikel waren acht foto's geplaatst; op één daarvan was de Alfa in beeld. Bij vergelijking van de sepia-gekleurde foto's valt de lichte tint van de Alfa op, als dit groen was zou het wel een hele lichte tint groen moeten zijn geweest.

De auto was tentoongesteld met het kenteken H-4219, een nummer uit de provincie Zuid-Holland. De inschrijving was, volgens de tekst in de Autokampioen, van de N.V. Agam uit Amsterdam.

Het kenteken H-4219 kwam opnieuw in beeld bij het ruim een jaar later gehouden K.N.A.C. Concours, in juli in Scheveningen. Maar nu sierde het een Mercedes-Benz 300, volgens de verslaggeving ingeschreven door mevrouw M. Hollman uit Wassenaar.

Aangezien de N.V. A.G.A.M. ook een vestiging in 's-Gravenhage had, is het aannemelijk dat zowel de 6C 2500 als een jaar later de MB 300 naar het concours zijn gereden met een kenteken dat geregistreerd was op naam van of Hollman privé of van de naamloze vennootschap A.G.A.M.

In 1953 werd de importovereenkomst tussen Alfa Romeo en A.G.A.M. opgeheven. Eind van dat jaar werd bekend gemaakt dat de N.V. Gebr. Nefkens uit Utrecht als vertegenwoordiger voor het Italiaanse merk zou gaan fungeren.

Op 26 september 1953 verscheen in de Autokampioen een advertentie van de N.V. A.G.A.M., waarin een 'ALFA ROMEO Type 6 c 2500 Super Sport, 2-pers. coupé, carrosserie Touring Milano' werd aangeboden. De advertentie offerde, onder de kop Speciale aanbieding, tevens een Hudson en vier Mercedesen.

Alfa Romeo 2 L, op basis van de 6C 2300 van Henk van Zalinge.

Bron: De Auto 20 okt 1955

Pre-historie 4: 6C 2500 Super Sport met Touring carrosserie, chassisnr. 915.772

Volgens de vermelding in Anselmi's boek is het chassis van deze auto op 3 mei 1949 bij Alfa Romeo als 'gereed' geregistreerd. Dan is aangekend dat de auto met een carrosserie van Touring (nr. 3358) op 9 maart 1951 geleverd is aan Hollman, Amsterdam. Tussen completering chassis en aflevering auto liggen dus 22 maanden.

Een opvallend lange periode..., maar niet uitzonderlijk. Dit kwam bijvoorbeeld vaker voor. De gegevens zijn afkomstig uit het Alfa-Romeo-archief, evenals de aantekening van de oorspronkelijke kleur van de auto: groen.

Voor Alfa Romeo-, Hudson- en Mercedes-Benz-importeur Hollman moet deze auto een object met grote uitstraling zijn geweest. De 6C 2500 had reeds een lange rijingsperiode achter zich en was in diverse carrosserie-uitvoeringen leverbaar.

De Alfa Romeo 6C 2500, één der meest opvallende wagens op het Schevenings Koetswerk Concours, die in 1951 plaatsvond.

Bron: Duemila / Frans Vrijaldenhoven



Speciale aanbieding

HUDSON

Club coupé, 6-cyl.

ALFA ROMEO

Type 6 e 2500

Super Sport, 2-pers. coupé, carrosserie Touring Milano

MERCEDES

type 170 DS (Diesel), 4-deurs Sedan, 4-cyl.

MERCEDES

type 170 S, 4-cyl., 4-deurs Sedan.

MERCEDES

type 220, 6-cyl., 4-deurs Sedan.

MERCEDES

type 170 F, 4-cyl., 4-deurs Sedan.

A.G.A.M. N.V.

AMSTERDAM

Stadhouderskade 89

Tel. 28216

's-GRAVENHAGE

Betuiderhousweg 20

Tel. 772243

De 6C 2500 SS Touring van A.G.A.M. in de aanbieding

Bron: Autokampioen van 26 september 1953

Op basis van de voorgaande gegevens neemt de auteur van dit artikel aan dat hier steeds sprake was van een en dezelfde auto. Dit kan nog verder worden onderbouwd met het feit dat in de 6C 2500 met het chassisnr. 915.772 vele jaren later een oude kentekenplaat met het nummer PX-84-74 is aangetroffen – kentekens met deze lettercombinatie zijn in 1954 uitgegeven. Het is dus waarschijnlijk dat de auto in 1954 door de A.G.A.M. is afgeleverd aan een eerste particuliere eigenaar en dat de auto toen voor het eerst is voorzien van een 'eigen' kenteken, uit de nieuwe serie die door de RDW m.l.v. 1951 was uitgegeven.



Kennismaken: Mannen en een auto

Op 31 oktober 2007 maakte de schrijver, 's ochtends vroeg op de luchthaven Schiphol, kennis met Roland de Boer die eerder telefonisch contact met hem had opgenomen. Dit was een goede vriend van een cliënt die bij Italoauto in Achterveld een Cisitalia-restaurantproject had lopen en hij had de aanschaf van een Ferrari 250 coupé uit de jaren '50 in gedachten. De betreffende auto zou die dag worden geveld in Londen en de gegadigde wilde (met deze technische adviseur) die auto gaan bekijken en er op gaan bieden. Toen de eerste handdruk achter de rug was, kreeg De Boer te horen dat de voorgenomen trip beter kon worden geannuleerd, aangezien hij met zijn lichaamslengte niet in die bewuste Ferrari zou kunnen zitten. De cliënt vond dit onzin, omdat volgens hem elke auto 'pas te maken' was en dat hij in ieder geval die veiling wilde bezoeken. Aangezien de tickets toch al waren betaald, kon de reis maar beter gewoon worden gemaakt.

In Londen aangekomen op de locatie van de veiling werd geprobeerd om in die ene Ferrari achter het stuur plaats te nemen. Het lichaam van de cliënt ging er wel scheef in, maar voor het hoofd was vrijwel geen ruimte over. De Boer keek zijn begeleider aan en zei: "Je had gelijk." En met de zittinghoogte was niets te winnen.

Jammer, maar die auto werd het niet. Er werd echter bij die veiling toch nog een andere klassieke Ferrari gevonden, weliswaar iets jonger qua leeftijd, maar met meer ruimte voor een noorderling.

Deze auto kwam bij Italoauto terecht en bleek een flinke revisie van motor, achteras en remsysteem nodig te hebben en leverde de eigenaar daarna het genoegen van een prettig rijdende Ferrari op. Intussen kreeg het plan van zijn eerder genoemde relatie om diens Cisitalia, na voltooiing van de uitgebreide restauratie, in te schrijven voor de Mille Miglia vaste vorm en konden beiden genieten van het deelnemen aan dit evenement. Dat kun je na een keer voor gezien houden, maar je kunt er ook aan verslaafd raken en dus vaker gaan deelnemen... En als je dan om je heen kijkt, allerlei auto's vanaf de kleinste tot de grootste, de langzaamste tot de snelste ziet rond rijden, kan het gevoel je bekruipt dat je ook weleens die MM met een andere klassieker wilt beleven dan met een op Fiat-componenten gebaseerde auto, hoe bijzonder dan ook. Maar de Ferrari van deze cliënt was net niet oud genoeg om te worden toegelaten tot het evenement.





De 6C 2500 maakt na enkele decennia stilstand een wat sordige indruk met de beschadigde en nog niet gerepareerde motor. **Bron: SCARB-archieef**

Die overweging bleef in de opslagruimte van het brein van Pieter Pfeiffer, de uitbater van het Achterveldse bedrijf, hangen. Door zijn werkzaamheden kwam hij af en toe auto's tegen die misschien interessant konden zijn voor een van zijn klanten. En zo herinnerde hij zich dat hij eens, bij een werkbezoek aan de Lunterense plaatwerkspécialist Bert Nijhof, een in nogal ruwe staat verkerend koetswerk had gezien.

Na wat overleg tussen hem en de cliënt werd de vraag aan Nijhof voorgelegd wie de eigenaar van die Alfa Romeo was en of dit object eventueel te koop zou zijn. Dat resulteerde in het contact met Roy Karsten, een voor veel liefhebbers van Italiaans spul bekende ondernemer in Noordwijk.

Roy bleek deze auto, een 6C 2500, al vele jaren in eigendom te hebben. Hij had hem gevonden bij het Amsterdamse garagebedrijf Albatros, de onderneming die ooit als Bugatti-importeur had gefungeerd en vanaf midden jaren '60 het Alfa Romeo-dealerschap voor Amsterdam e.o. had gevoerd. De eigenaren, de gebroeders Arie, Henk en Marius van Ramshorst, kregen af en toe aparte automobielen in handen en deze 6C 500 was daar een voorbeeld van.

Karsten had de auto met een schade aan de voorzijde overgenomen: "[...] Voordat ik de auto aan de huidige eigenaar heb verkocht, had ik hem zeker al een jaar of dertig staan (...). Ik heb hem heel lang in mijn opslag gehad, voordat ik besloot er iets aan te gaan doen. Dan praat je natuurlijk over gedeeltelijk kaal maken om eerst de schade te repareren en voor dat laatste heb ik hem bij Bert Nijhof gebracht. Die heeft het plaatwerk hersteld. Daarna heb ik de auto opgehaald en weer een poosje weggezet, totdat ik de vraag kreeg of ik hem wilde verkopen." Over de historie ervan: "[...] Daar heb ik me nooit zo mee bezig gehouden. Ik heb een keer een bezoeker gehad die me vertelde dat hij deze auto vroeger weleens gezien had bij zijn vader, die een garage in Amsterdam had. Zijn vader zou verschillende reparaties aan de auto hebben uitgevoerd. Maar toen ik later het idee kreeg om eens met die man te gaan praten, bleek hij zo ziek en geestelijk afwezig te zijn dat een gesprek geen zin meer had. Ik was daar te laat mee." **[KARSTEN IN CONTACT MET DEZE ALFA].**



Voorjaar 2013: De betrokken personen waren bijeengekomen en gingen overleggen. De Alfa stond er wat verloren bij, het lot van veel oude voertuigen in grotendeels gedemonteerde staat. Het aluminium plaatwerk toonde twee gezichten: aan de voorzijde deels nieuw gemaakt en strak geprofileerd, terwijl het dak en de achterkant het geschulpte oppervlak van plamuurresten en poedercorrosie hadden. De wagenneus onnatuurlijk hoog, door het ontbreken van de massa van de motor, de gespaakte wielen sterk verroest. Voorzover uit een oppervlakkige schouwing viel op te maken, waren vrijwel alle gedemonteerde onderdelen aanwezig.

De 6C 2500, concoursewinnaar in 1951, is op deze foto te zien in Noordwijk bij de toenmalige eigenaar Roy Karsten. **Bron: Duemila / Frans Vrijaldenhoven**





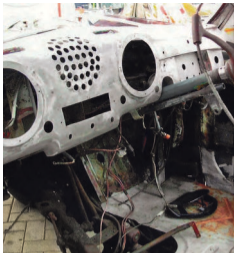
Hierboven en op de volgende tien pagina's: op chronologische volgorde een foto-reportage van de aankomst, verdere ontmanteling, restauratie en opbouw bij Italoauto van de 6C 2500 Touring SS van nieuwe en tegenwoordige eigenaar Roland de Boer.



Er volgde overeenstemming: de 6C 2500 met het chassisnummer 915.772 werd overgenomen door Roland de Boer. Er was wel een 'maar': het kentekenbewijs van de auto bleek zoekgeraakt te zijn. Karsten wist te vertellen dat de auto een oud Nederlands kenteken had, de nummerplaat was erbij: PX-84-74. Dan hoefde het geen groot probleem te zijn om bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer een vervangend kentekenbewijs te krijgen.

Op donderdag 30 mei reden Pieter Pfeiffer en Jelle de Vries met de Italoauto-bus met aanhangwagen naar De Zijk om de 6C met alle toebehoren op te halen. Na terugkeer van deze tocht werd de auto atgeladen en in de werkplaats gezet, waarna het uitladen van alle losse delen begon. Die werden meteen geïnventariseerd, waarbij de eerste notities van uit te voeren werkzaamheden werden gemaakt.





Met Jan van der Werf, eigenaar van het gelijknamige carrosserieparatiebedrijf in Lunteren, werd de koets van de auto beoordeeld en overlegd wat de beste aanpak van de restauratie zou zijn. Jan kende de kwaliteit van plaatwerkreparatie van Bert Nijhof en kon daar op voortborduren. Besloten werd om de auto volledig te ontdoen van alle nog gemonteerde delen, zoals: de wielophanging, de leidingen, de kabels en de bedrading. Vervolgens wijdde Bert Nijhof zich opnieuw aan deze auto om andere delen van het plaatwerk te herstellen, waarna de roestvorming en aluminiumoxidatie werden aangepakt. Ten slotte kreeg het kale koetswerk een basiscoating.

De nieuwe eigenaar van de auto had aangegeven dat hij graag de eerstvolgende Mille Miglia met de auto zou willen rijden, maar al spoedig bleek dit niet haalbaar te zijn. Uit het inventariseren van alle onderdelen was een lange lijst van uit te voeren werkzaamheden ontstaan. Het grootste deel daarvan kon bij Italauto "in huis" worden gerealiseerd, maar er waren ook ingrepen die moesten worden uitbesteed. Het uitgangspunt van de restauratie was te komen tot een zo origineel mogelijke herbouw van de auto en om met gebruikmaking van alle opgedane kennis en ervaring deze auto zo goed mogelijk geschikt te maken voor regelmatig gebruik.





Oriëntatie: Identiteit van deze 6C 2500 Kort na aankomst van de auto in de werkplaats begon schrijver dezes de achtergrond van het exemplaar te onderzoeken. De conclusie dat deze auto eigendom was geweest van Robert Hollman, leidde tot verder archiefonderzoek en het was een plezierige wetenschap voor de eigenaar dat er sprake was van een auto die vrijwel zijn hele historie in Nederland zou hebben doorgebracht.





Voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer had deze informatie echter geen ambtelijke waarde. Een inspecteur kwam in Achterveld de identiteit van de auto onderzoeken en kon vaststellen dat de bij de auto aanwezige kentekenplaat met het nummer PX-84-74 ook daadwerkelijk op dit exemplaar had gezeten. Hij legde dit vast in zijn keuringsrapport. Maar er kon vervolgens geen administratief bewijs daarvoor worden gevonden in het archief en dus werd aan de auto een nieuw kenteken toegekend, overigens wel met toepasselijke letters. 'Ambtelijk' stelde men als eerste toelatingsdatum 30 juni 1949 vast.





The new
6C 2500
2nd serie
Super Sport type



Alfa Romeos

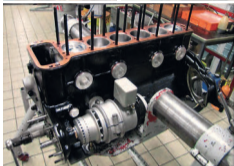




Dat was een verrassing. Zoals in dit verhaal al eerder is aangegeven kon uit de archiefgegevens van Alfa Romeo worden opgemaakt dat de auto op 3 mei 1949 gereed gemeld was. En vervolgens zou de auto op 9 maart 1951 aan Holman zijn geleverd. Het is gebruikelijk dat een ambtelijke vaststelling berust op beschikbare data van een met de RDW vergelijkbare organisatie. In Italië is dat de PRA (Pubblico Registro Automobilistico) – zou vanuit Italië die eerste toelatingsdatum zijn gemeld? Zou de auto een niet door Alfa Romeo geregistreerde eerste bestemming hebben gehad?

En dan de kwestie van de kleur...

Tijdens de demontage van alle nog aanwezige delen, waarbij het duidelijk was dat de meeste nooit van hun plek waren geweest na de oorspronkelijke montage in de fabriek, viel het op dat op sommige plekken van de vaste bekleding, bedrading en mechanische delen (zoals de stuurkolom) vleugjes groene verf zaten. Dit was een gevolg van (bijspuiten zonder demontage). En op verschillende plekken aan de carrosserie werden onder restanten groene verf ook vegen zwart aangetroffen.





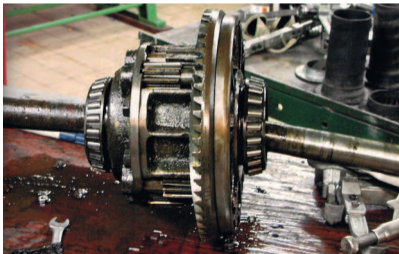
De medewerkers troffen ook gaten aan die duiden op de montage (poit) van een trekhaak. Dat deze eronder had gezeten, werd bewezen door de aangetroffen draadafkappingen van de kabelboom. En er is een foto gevonden waarop de trekhaak onder deze auto (voorzien van de originele kentekenplaat) zichtbaar was (foto links).

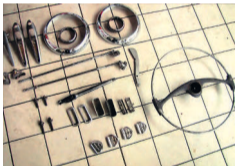
Toen Roy Karsten de auto overnam was deze wit. Op de foto in de Autokampioen van 30 juni 1951 leek de carrosserie ook een hele lichte kleur te hebben. Maar in het Alfa Romeo-archief was gedocumenteerd dat dit exemplaar met groen gespoten carrosserie aan Hollman was afgeleverd.

Gezien de lange tijd (22 maanden) tussen gereedmelding en aflevering – zou de carrosserie oorspronkelijk zwart zijn geweest? Zou de fabriek besloten hebben er een andere kleur aan te geven om de verkoopkans te vergroten? Of groen hebben gespoten voor een gegadigde die vervolgens de koop annuleerde?

En dan... zou de Nederlandse eigenaar hem onmiddellijk na aankomst in ons land (maart 1951) hebben laten overspuiten in wit? Het zou qua tijd gemakkelijk hebben gekund, tussen aankomst en de tentoonstelling op het concours van 23 juni. De toplaag van de lak van een vrijwel nieuwe auto wegschuren en voorbereiden voor opnieuw spuiten was goed te doen in een paar weken.

De vraag blijft nog staan...





Bewerkingen: Veel actie in en buiten de werkplaats

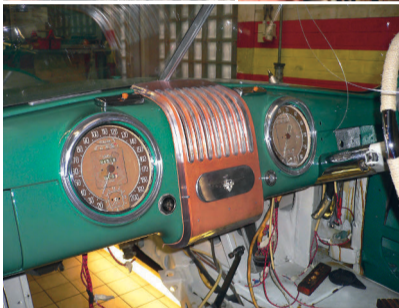
Terwijl de carrosserie onder handen werd genomen door Van der Werf hielden de medewerkers van Italauto zich bezig met het uitzoeken en analyseren van alle losse delen. Pieter en Jelle kregen de mogelijkheid om verschillende 6C's 2500 te bekijken en detailfoto's te maken om zich te verdiepen in de specifieke gedachtengang achter de constructie en uitvoering van deze modellen.

Bij zo'n analyse is het zinvol om verschillende lijnen te scheiden: de motor en transmissie, de mechanische delen aan het chassis, de elektrische componenten inclusief de bedrading. Daarnaast de onderdelen die tot de carrosserie behoren, zoals de mechanismen van de portieruiten, de diverse portier- en klepsloten, de ruiten en de lijstjes, de grille, de verschillende schakelaars, knoppen en instrumenten. Ten slotte was er de bekleding van het interieur. En niet te vergeten, de benzinetank.



Toen de motor in delen uiteen was genomen en alle slijtagepunten ervan in kaart waren gebracht, volgde een langdurig proces van nieuwe delen bepalen, uitzoeken wat via diverse kanalen in binnen- en buitenland leverbaar was, bestellen, soms gelukkig zijn met de ontvangen delen, soms ontgoocheld nieuwe onderdelen aan de kant gooien wegens slechte kwaliteit of foute maatvoering. Dit laatste betekende dan weer nieuwe paden bewandelen, delen zelf maken of volgens eigen specificaties elders laten fabriceren. Het is gemakkelijk in een paar zinnen samengevat, maar het kost soms vele maanden zoeken, communiceren, wachten, hopen, investeren van geld en tijd om tot een tevredenstellend eindresultaat te komen.





Een oude motor heeft een blok en kop die gemaakt zijn volgens thermische inzichten en ervaringen van toen, de jaren '30. Bij het kiezen van het materiaal, met name van gietwerk, speelde een afweging om in zo'n blok een constant kwaliteitsniveau gedurende vele tientallen jaren te waarborgen geen rol. De invloed van spanningen in een motorblok was toen vooral een empirisch gegeven, er kwamen nog weinig wiskundige en thermodynamische calculaties aan te pas.

Het motorblok en de cilinderkop werden ultrasoon gereinigd, de lijnboringen van krukas en nokkenassen werden gecontroleerd, nieuwe onderdelen zoals zuigers, lagers en kleppen werden gespecificeerd. De distribusiedelen, met de grote nokkenastandwielen, werden nauwkeurig nagezien en in een testopstelling geïnstalleerd.

De krukas werd ontdaan van de oliekanalen-afdichtpluggen en inwendig geïnspecteerd met een endoscoop. Na het dagenlang

inweken van oplosmiddel werden de kanalen uitgeragd, net zo lang tot er geen restje vuil meer tevoorschijn kwam en via steeds weer kijken zekerheid werd verkregen dat de as inwendig geheel vrij was van vuil.

Blok en kop werden op dichtheid getest. Daarbij bleek het blok scheurtjes te hebben, enkele centimeters onder het koppakkingsvlak (waar de tapeinden voor de cilinderkopmontage zijn ingeschoefd).

Dit leverde een lange weg op, letterlijk en figuurlijk. Na zoekwerk om tot een optimale reparatie te komen, werd het blok naar de DSI Laser-Service GmbH in Maulbronn (Stuttgart) gebracht, waar specialisten de scheurvorming met laser-lastechniek dichtten. Maar het bleek niet voldoende. Een daarna uitgevoerde dichtheidscontrole bracht nogmaals enkele scheurtjes aan het licht, zodat een tweede reparatieronde moest volgen. Het duurde lange tijd voordat het blok weer terug was.



Na de eerste bewerking van de carrosserie was deze weer naar de werkplaats in Achterveld gehaald. Toen konden de inmiddels gesorteerde diverse delen gepast worden, konden tapende voor montage van verschillende onderdelen en leidingen gecontroleerd en hersteld worden, en kon bepaald worden welke nieuwe binnenplaatstukken gemaakt moesten worden.

Daarna ging de carrosserie weer naar de spuitser voor verdere bewerkingen.

Intussen was de brandstoftank open gemaakt. Niet overbodig, gezien de staat van de binnenbepijplating. Bert Nijhof vervaardigde een geheel nieuwe tank en de vakmensen uit de spuitserij zorgden vervolgens voor een volledig dekkende en benzinebestendige coating.



De wielophanging van de 6C 2500 heeft zoveel verschillende onderdelen dat een beschrijving van alle details een boek zou kunnen vullen. Demontage, opknappen en samenstellen van bijvoorbeeld de voorwielophanging nam vele, vele uren arbeid in beslag. Daar was een halve eeuw geleden overigens al voor gewaarschuwd in een ietwat politieke omschrijving in het Zwitserse blad *Automobil Revue* van 25 december 1968.

De hoofdredacteur van dit weekblad-in-krantformaat, Robert Braunschweig, publiceerde in dat nummer de 200ste langaafstandstest met in het middelpunt een Alfa Romeo 6C 2500 Sport uit 1948. Hij schreef dat het 20 jaar geleden was dat in het blad een test over deze auto was verschenen. De testauto was daarna weer naar Alfa Romeo terug gegaan, gemodificeerd

naar specificaties van medio 1950 en vervolgens had Braunschweig hem zelf gekocht. De 6C was af en toe gebruikt voor dienstreizen maar vaker ingezet als rijdend laboratorium om te experimenteren met smeermiddelen en ramvoeringen, bougies en ruitverwarmers, brandstoffen en sneeuwkettingen en allerlei andere onderdelen en accessoires.

Eigenlijk een onwaardige behandeling van zo'n elite-auto, stelde de redacteur vast. Maar het was gebeurd en hij wilde het nu niet over de kosten van het rijdend houden van een dergelijke auto hebben.

Na een uitvoerige beschrijving van de algemene historie van dit type Alfa Romeo volgde een meer specifiek op het eigen exemplaar gerichte tekst. En toen kwam (het ontwerp van) de gecompliceerde wielophanging ter sprake.

"Arbeidsuren telde duidelijk niet. Vermoedelijk is er nooit een ingewikkelder voorwielophanging ontworpen, zoals hier met schroefveren in metalie gevulde cilinders, die ook nog eens als voorshokdempers fungeren. Boze tongen beweren dat je in dezelfde tijd een complete Ford Escort of Opel Kadett in elkaar zet (...)"

Overigens vormde dit artikel een geweldig stuk documentatie, waarin zowel het chassisnummer 916.050 als het motornummer 926.369 waren vermeld. Volgens de fabrieksgegevens was dit exemplaar op 8 juli 1948 geleverd aan de Zwitserse Alfa Romeo-vestiging in Lugano en blijkbaar was de auto kort daarop aan Automobiel Revue voor de test overhandigd (die volgens hun registratie in juli begon). Bij de aanvang van de test stonden er al wel 5100 kilometers op de klok, dus de wagen was ingereden.



Het demonteren in delen van de wielophanging, het controleren van alle componenten en het modificeren van de schokdemping nam inderdaad heel veel tijd in beslag. Daarbij werd besloten om gebruik te maken van de kennis op het gebied van goede schokdemping in ons land (de verschillende vaderlandse specialisten hebben veel van en bij Koni geleerd). Het leverde een vereenvoudiging van de oorspronkelijke constructie op, waarbij compacte demp-units de functie van alle oorspronkelijke losse delen overnamen, met een beter effect en daarbij kon

de originele manier van bedienen en het uiterlijk van de ophanging geheel intact blijven. Dit maakte ook de mogelijkheid om de veren te wisselen eenvoudiger, hetgeen (later) bij het verbeteren van het rij karakter van voordeel zou kunnen zijn. Een en ander was een gevolg van vruchtbare samenwerking met Ricambi Speciali uit Heteren.

De achterdempers leverden minder complicaties op en konden met goed resultaat door een specialist worden gereviseerd.

De oorspronkelijke spaakwielen waren sterk geroest, revisie ervan werd overwogen, maar het bleek dat door Borrani nieuwe wielen geleverd konden worden. Na overleg met Ricambi Speciali werden deze besteld, inclusief nieuwe centrale moeren.

Gezien de goede ervaringen van verschillende eigenaren van klassieke auto's met de in de Verenigde Staten geproduceerde Excelsior banden, kwam er via de Brabantse specialist Oldtimer een set van deze banden onder de auto.

De aandrijving tussen de motor en deze wielen en banden, dus de versnellingsbak en het differentieel, was ook volledig uiteengenomen. Na inspectie van alle tandwielen bleek dat deze nog in goede, zonder voorbehoud te gebruiken, staat verkeerden. Wel waren veel andere onderdelen versleten of hadden gecorrodeerde vlakken.

Nieuwe lagers waren relatief eenvoudig te verkrijgen, andere delen konden in de eigen werkplaats worden hersteld, sommige delen werden extern bewerkt.

De aandrijfassen naar de wielen bleken enigszins 'krom' te zijn, werden gericht en konden na het polijsten van de loopvlakken voor de vitringen (olieafdichting) weer dienst doen.

In het inmiddels volledig voorbereide en gespoten koetswerk was een volledig nieuw gemaakte bedrading aangelegd, evenals nieuwe leidingen voor brandstoftoevoer en het rem-systeem.

De bumpers van de auto ontbraken. Na veel gepeuzel en contacten leggen, slaagde Pieter Pfeiffer erin om met Rareparts in Westervoort, waar ook een EC-restauratieproject onder handen was, een regeling te treffen: hij mocht daar foto's maken en kon bumpers van hen lenen. Deze werden gebruikt als modellen om mallen te maken, waarin naderhand nieuwe bumpers van aluminium konden worden gegoten. Als tegenprestatie kon Italoauto hen weer helpen aan andere bumperdelen en foto's van het restauratieproces.

En al die handelingen, die vele werkzaamheden, lieten de urenteller steeds hoger oplopen. Tot het rijdend maken van de auto inclusief de nazorg zou het totaal de 2000 arbeidsuren overstijgen.

En dan was er nog de post arbeid darden, de werkzaamheden die door specialisten buiten het bedrijf dienden te worden uitgevoerd.



Werk derden: een overzicht van een deel van de uitbestede behandelingen

Wielophanging en stuurinrichting:

- Fuseepennen slijpen.
- Naafielen harden.
- Weldraagmaan achter herstellen (bevestigingssoog koppeltstuk aan torsiestaafl).
- Astop van stuurhuis rondslijpen.
- Lagerbus stuurhuis nitrenen.
- Schakelpers achter reviseren.
- Spuitwerk aan diverse wielophangingsdelen.
- Hydraulische remcomponenten reviseren.
- Remvoering vernieuwen.

Versnellingsbak en differentieel:

- Labyrintschijf olie-afdichting slijpen.
- Afstelplaatjes maatslijpen.
- Koppelingplaat en druktoep reviseren.
- Tussenassen balanceren.

Motor:

- Cilinderblok en -kop afspenen.
- Idem ultrasoon testen.
- Idem ultrasoon reinigen.
- Scheuren in blok herstellen m.b.v. laser-lassen.
- Blok- en cilinderkop egaliseren.
- Lijnboringen krukas en nokkenassen

corrigeren.

- Nieuwe klepzetels en -geleiders plaatsen.
- Cilinderboringen corrigeren.
- Krukas slijpen.
- Krukas balanceren.
- Drijfstangboringen corrigeren.
- Zagerbodemranden aanpassen.
- Nieuwe koelsysteem aansluiting aan voordekkel maken.
- Spuitwerk div. motordelen.
- Chemisch zwarten motordelen.

Elektrisch:

- Reviseren van de startmeter en modificeren (verhoging van vermogen) van de dynamo.

Carrosserie:

- Corrigeren en egaliseren van plaatwerk, spuiten in verschillende lagen, schuren, uithakken, correctie van naden en passing van portieren en kleppen, voorbereken en eindlagen spuiten.
- Nieuw aluminium schutbord maken.
- Nieuwe tank vervaardigen, voorbereken en spuiten.

- Wagenfront uit- en inwendig hermodellereen i.v.m. bumperplaatsing.
- Bumpers gieten, slijpen en polijsten.
- Houtwerk rondom binnenzijde rufen herstellen.
- Slotdelen slijpen, polijsten, vernikkelen, verchromen.
- Strips voor grille frozen.
- Grille- en verlichtingsdelen chromoerwerk.
- Verlichtingsdelen spuitwerk.
- Portierslotdelen gietwerk.
- Kunststof achterruit polijsten.
- Volledige interieurbekleding (hemelbekleding, panelen, vloerbedekking, zetels) maken.

Instrumenten:

- Toerenteller herstellen.
- Kabels voor toerenteller, snelheidsmeter en tripmeter maken.

Algemeen administratief:

- Identificatiekeuring RDW.
- Kentekenkeuring RDW.
- Schouwing i.v.m. afgifte FIVA Identiteitspas.

Aan de hand van bovenvermelde, niet volledige, opsomming zal duidelijk zijn dat er ook veel tijd voor communicatie rondom deze handelingen nodig is geweest. Soms leek een ingreep betrekkelijk eenvoudig, zoals bijvoorbeeld het zuiver rond slijpen van fuseepennen. Maar men diende daarbij niet alleen een eindmaat voor bijv. lagermontage in het oog te houden, maar ook de materiaalhardheid. Dit was ook weer bepalend voor de keuze van een olie- of vetafdichting.

Het chemisch zwarten, vernikkelen of verchromen van kleine delen kon bij Italauto in het bedrijf zelf worden uitgevoerd. Voor grotere componenten echter moest men gebruik maken van de diensten van derden. Vooral bij sierwerk (carrosseriedelen) was het dan belangrijk om scherp attent te zijn op de kwaliteit van het basismateriaal, duidelijk af te spreken welke materiaaltoevoeging nodig was en hoe de uitstraling van het eindproduct moest worden. Die onderdelen, zoals lijsten en profielen, werden grondig schoongemaakt, indien nodig gestraald, gericht, ontroest, ontvet, gepolijst – kortom: met

uiterste zorg behandeld door Sascha. Men hoefde haar na die vele tientallen uren niets meer te leren over handmatig vervaardigde koetswerkdelen uit de jaren '40.

Een hoofdstuk apart vormde de bekleding. Een ervaren meubelmaker had het houtwerk in het interieur, rondom de ramen, hersteld en zuiver gemaakt. Toen volgde de bekleding: lastig voor een bekleder om zich een beeld te vormen van de cabine-omgeving als een auto volledig of gedeeltelijk uit elkaar ligt en er geen foto's beschikbaar zijn van de oorspronkelijke uitvoering. Specialist Peter Verburg uit Werkhoven kwam af en toe naar Achterveld, de cliënt maakte uiteindelijk zijn keuze uit materialen en toepassingen en Peter ging aan het werk. In fasen werd de koets voorzien van interieurdelen en kreeg een steeds vollediger aanzien, totdat ten slotte dit werk voltooid kon worden.

Tijd van overleg, tijd van wachten, tijd van heen en weer rijden. Veel tijd.

Hieronder en op de volgende pagina's enkele vrij recente foto's van Marcel de Waal. De 6C 2500 is nog steeds in prima conditie na o.a. vier Mille Miglia's.



En dan nog de rest: de afwerking

Tegen het einde van 2014 begon het erom te spannen. Zou de eigenaar met deze auto aan de start van de volgende Mille Miglia (14 - 17 mei) kunnen verschijnen? De inschrijving daarvoor, met foto's van de complete auto en gegevens van de FNA-pas, diende uiterlijk begin 2015 ingeleverd worden.

Deze informatieve documentatiefase werd creatief aangepakt en de papieren gingen tijdig richting Italië.

De detailafwikkeling van zo'n restauratie zet je soms voor ongekende uitdagingen. Een voorbeeld hiervan: de originele wijzerplaten van de dashboard-instrumenten waren uiteraard 'erigszins' aangetast door de tand des tijds. Maar het herstellen daarvan vraagt wel een bijzondere aanpak. Pieter Pfeiffer wist een oplossing te vinden door het inschakelen van Floris Reijnen, conservator van het Gelders



Archeologisch Museum G.M. Kam te Nijmegen. Met een éénharig penseel bewerkte hij de wijzerplaten. Ter verbetering van de zichtbaarheid gebruikte hij daarbij een microscoop. En hij vond ook een geschikte harssoort om er nieuwe knoppen voor diverse dashboard-schakelaars van te maken. En zo verliep het completeren van de auto tot een zelfrijdend geheel.

Onder hoogspanning werd deze fase doorlopen. Groot was de euforie bij de eerste slag van de motor, even zo groot bij de eerste meters die met de auto werden gereden.

Toen begon de fijnslijfphase, het bepalen van de zuivere wielstanden (voorover correctie mogelijk was), het verfijnen van de remwerking (waar de trommels en de grote remschoenen met 'modern' voeringmateriaal nogal wat onvoorspelbare reacties opleverden), het afstellen van de motor, het beproeven van de elektrische delen, het ijken van de diverse instrumenten.



De ondervonden tekortkomingen zorgden soms voor een ingreep die in een uurtje geklaard kon worden, andere (zoals het zorgen voor een goed voorspelbaar functioneren van de remmen) kostten veel meer tijd, analyses en handelingen.

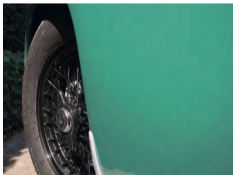
De vele ritten die werden gemaakt leverden regelmatig ergernis op door de onmogelijkheid om een langere tijd met goed gebalanceerde wielen te rijden. Het balanceren van de losse wielen naar een 0-evenwicht, gevolgd door een balanceerfase aan de wagen (waarbij eventuele onbalans van de remtrommels wordt gecompenseerd) leverde meteen een stille wagen op, maar na verloop van enkele ritten manifesteerden zich weer trillingen in zowel stuur als auto.

Uiteindelijk werd de oorzaak van dit zich steeds weer herhalende probleem gevonden: bij de door Borrani nieuw geleverde centrale wielmoeren waren de conussen van de gleuf waarmee de centrale wielnaven worden vastgezet, niet correct afgewerkt. Daardoor konden de wielen tijdens het monteren buiten de centrering geraken (t.o.v. het theoretische montagevlak, zuiver haaks op de astapnaven) waardoor de trillingen ontstonden.

Het kostte enige tijd en overtuigingsvermogen om de fabrikant daarvan te doordringen maar, mede door de tussenkomst van wielleverancier Ricambi Speciali, werd dit probleem uiteindelijk opgelost.

De beloning voor de inzet van Pieter Pfeiffers mannen Wouter van Eeken (wielophanging, differentieel, remsysteem, algehele opbouw), Jelle de Vries (elektrische installatie, instrumentarium, algehele opbouw) en Jeffrey Wallet (motor en transmissie), links en rechts ondersteund door hun collega Piet Hofman en partimer Sascha Bolk, was de deelname van de cliënt aan de Mille Miglia van 2015. Deelgenomen en uitgereden met een brede grijns op het gezicht.

Begin 2019 liet Roland de Boer de samensteller van dit verslag weten: "Je mag uit mijn mond opmaken, dat Italo de automobiel zo goed heeft gerepareerd dat ik inmiddels al vier Mille Miglia's zonder een enkel probleem uitgereden heb. Er is geen sleuteltje aan geweest en ik weet dat de auto nu beter is dan dat hij ooit nieuw is afgeleverd."



Naschrift:

In de afrondingsfase van het verhaal rond deze Alfa Romeo 6C 2500 met Nederlandse historie kreeg ik nog enige documentatie toegespeeld waarin dit model en exemplaar werd belicht. Op de omslag van een KB uit 1981 (nr. 15) bleek een fraaie tekening van dit model te zijn afgedrukt. Daarnaast bleken in enkele nummers van het blad Duemila (de publicatiedata ontbraken helaas) herinneringen aan deze auto en enkele andere 6C exemplaren te zijn opgenomen. Dit betrof een terugblik van Frans Wijaldenhoven, die volgens zijn relaas in het begin van de jaren '50 bij de N.V. A.G.A.M. werkzaam was en diverse keren met het exemplaar van de heer Hollman zou hebben gereden. In dat verhaal is aangegeven dat het kenteken H-4219 een nummer van Hollman privé zou zijn geweest en dat de Alfa later het nummer PX-84-74 had gekregen. Wijaldenhoven was een keer bij Roy Karsten op bezoek geweest om de auto nog een keer te zien. De beschrijving van dat bezoek eindigde met 'Wie destijds de eerste eigenaar geweest is kan helaas niet meer achterhaald worden. Bijgaande foto's geven een beeld in welke toestand de auto verkeert en er zullen ongetwijfeld nog heel wat uurtjes aan besteed moeten worden om er wederom een concours-winnaar van te maken'. Dat laatste had hij goed ingeschat.

De invoer van Alfa's in Nederland is al een aantal jaren in studie bij een van de leden van de SCARB en zij hoopt in de toekomst het resultaat van haar onderzoek in het KB te kunnen publiceren.



Daar vormt het relaas van de vertegenwoordiging door A.G.A.M. een onderdeel van. We proberen meer informatie daarover én over de geschiedenis van de 6C 2500 Super Sport met kenteken PX-84-74, in de kleur groen? de kleur wit? boven water te krijgen. Eenieder die iets zou kunnen bijdragen aan de kennis daarover wordt uitgenodigd om dat met de eigenaar van de auto en met mij te delen (06 - 51137668, via info@keesvanstokkum.nl of via de redactie van het KB). Er zijn verhalen dat de auto in de tientallen jaren tussen circa 1954 (verkoop door A.G.A.M.) en de jaren '80 (aankoop door Roy Karsten) regelmatig in en rond Amsterdam is gesignaleerd. Sommige verhalenvertellers claimen daar foto's van te hebben, maar daarop aangesproken zijn diverse toezeggingen in de mist verdwenen...

