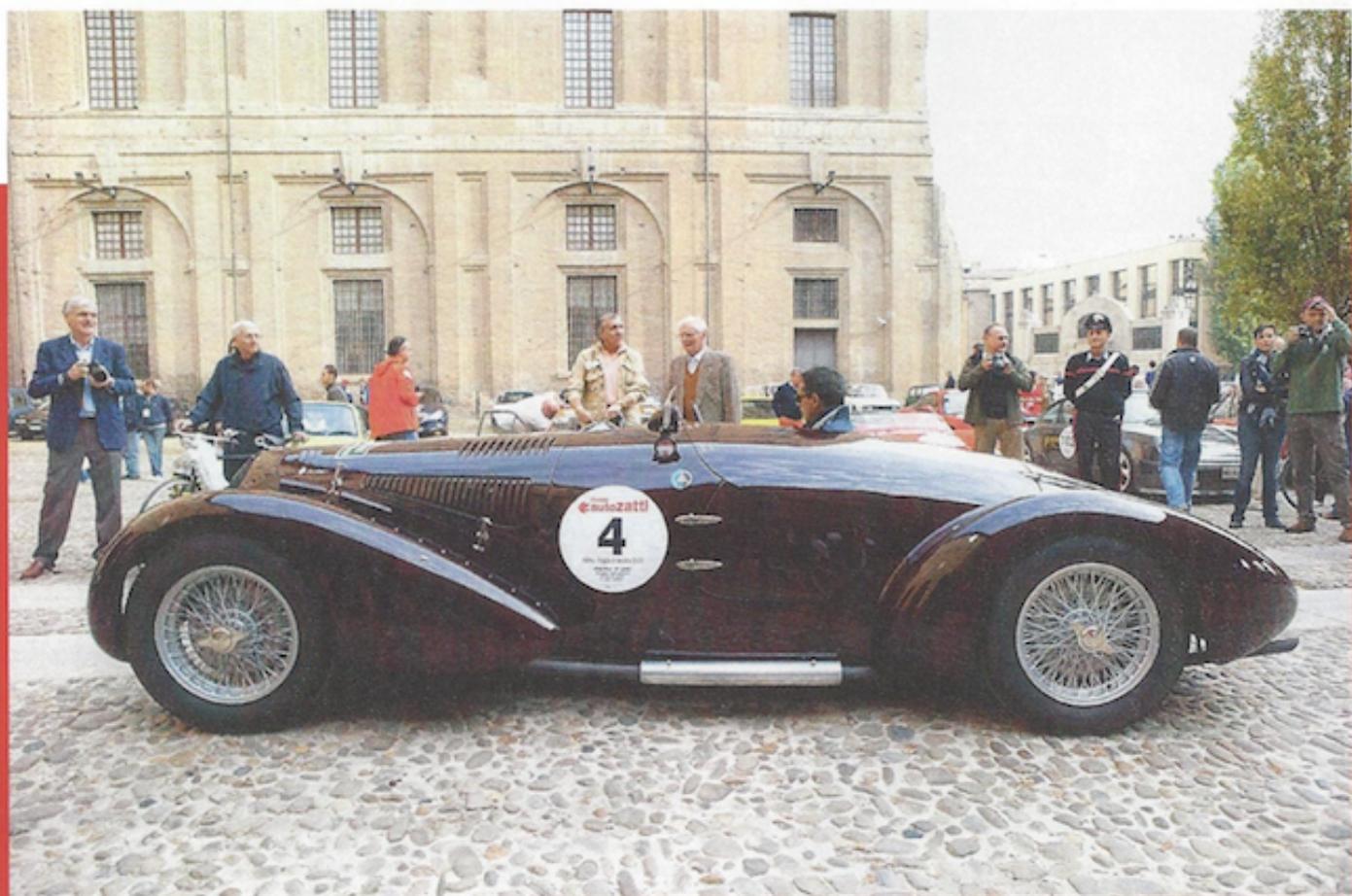


# FORZA ALFA

— CLUB *Alfa Romeo*  DE FRANCE —



La 6C 2300 B spider corsa (815001) lors de la rétrospective Parma-Poggio di Berceto 2010...

Directeur de la publication - Rédacteur en chef  
Alain Delanoue

Composition  
et Impression Imprimerie François Murschel

Tirage 300 exemplaires

## 6C 2300 B Mille Miglia spider corsa 1938

par Alain Delanoue

Archives Pierre Mellinger



Mille Miglia 1938 : Franco Cortese complète le triomphe des 8C 2900 B au général avec la victoire en catégorie Sport Nazionale de sa 6C 2300 B Touring...

Carrozzeria Touring



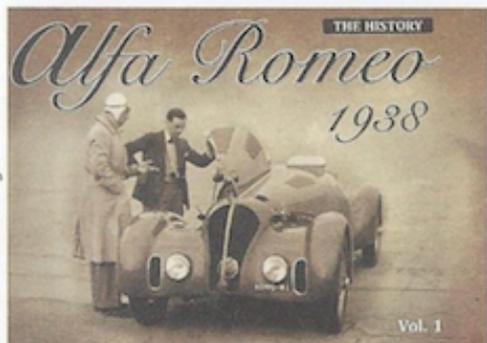
Franco Cortese et son ami Giovanni Lurani, avant le départ de la course de côte des Colli Torinesi, en avril 1938...

Carrozzeria Touring



Franco Cortese en action lors des 6 Heures de Pescara 1938...

Archives Pierre Mellinger



Franco Cortese en discussion avec Louis Klemantaski durant un test à Brooklands en 1938 pour Speed magazine.

Archives Pierre Mellinger



La voiture a conservé sa plaque 6C 2500 Sport et son moteur tipo 256/2T...

Dans le dernier Forza nous sommes revenus sur l'histoire des cinq roadsters biplace 8C 2900 B carrossés spécialement par Touring à la demande de l'usine Alfa Romeo pour participer aux Mille Miles de 1938. Mais parmi les autres Alfa Romeo ayant participé aux Mille Miles en 1938, l'une d'elle est unique. Il s'agit de la 6C 2300 B (châssis n°815001), également carrossée par Touring à la demande de Franco Cortese. Cette voiture termina 9<sup>ème</sup> au classement général et remporta la classe Sport Nazionale.

Sa carrosserie est unique, et après avoir connu une autre vie avec une carrosserie différente, elle a retrouvé aujourd'hui son aspect d'origine. De plus, elle appartient à un membre du CARF, Pierre Mellinger que je remercie vivement pour la mise à disposition de ses archives personnelles.

Nous ne reviendrons pas sur la 12<sup>e</sup> Coppa delle Mille Miglia de 1938 largement évoquée dans notre précédent numéro, mais sur l'histoire improbable de cette 6C 2300 B Mille Miglia spider corsa.

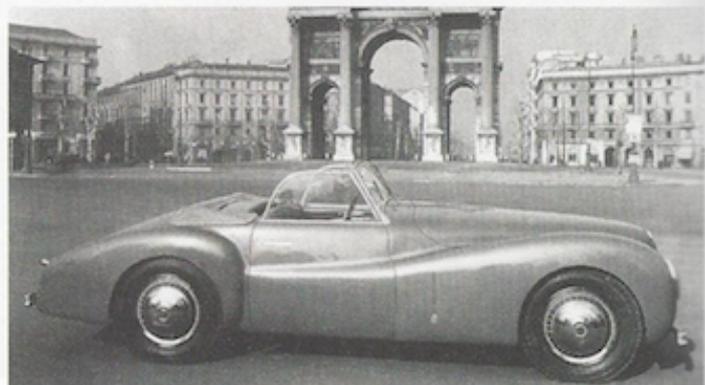
Cette voiture doit beaucoup à Franco Cortese. Né dans la région de Novara le 10 février 1903, il commença sa carrière de pilote en 1926 lors de la course Sorrento-Sant'Agata pour la terminer en 1958, 32 années plus tard... Un record, comme celui de ses 21 participations aux Mille Miles.

Franco Cortese est surtout connu pour la première victoire du "Cavallino Rampante" avec la Ferrari 125 S en 1947 sur le circuit de Piacenza.

Mais sa meilleure année en tant que pilote est certainement l'année 1938, quand il domina le championnat italien dans la catégorie "Sport Nazionale" avec l'Alfa Romeo 6C 2300 B protagoniste de cet article. Membre de la Scuderia Ambrosiana du Comte Giovanni Lurani Cernuschi, Cortese était le propriétaire de cette voiture carrossée à sa demande par la Carrozzeria Touring et modifiée par Vittorio Jano.

Jano qui venait de quitter Alfa pour passer chez Lancia fut appelé pour améliorer les prestations de la voiture de Cortese. Les freins devinrent ventilés, des soupapes spéciales furent montées, la culasse modifiée pour avoir un rapport de compression plus élevé, les rapports de boîte de vitesse changés. Enfin, le moteur fut reculé de 200 mm, ainsi que l'habitacle (sièges et colonne de direction) pour obtenir une meilleure répartition des charges. La 6C 2300 B ainsi modifiée atteignait les 180 km/h. Une voiture unique donc, avec laquelle Cortese gagna sept courses sur huit cette année-là, s'adjugeant le titre de Champion d'Italie dans la catégorie "Sport Nazionale".

Outre l'excellente performance réalisée avec cette voiture lors des Mille Miles 1938 (premier de classe et 9<sup>e</sup> au général), la plus importante victoire de Franco Cortese durant la saison 1938 fut celle qu'il obtint à la Targa Abruzzo (également appelée les 6 Heures de Pescara), à la moyenne de 111,515 km/h, une performance prodigieuse, compte tenu de deux arrêts de ravitaillement. La course dura six heures et le parcours accompli fut



« 815001 » à Milan, le 20 février 1946, avec sa nouvelle carrosserie Pinin Farina...

Foto Malinverni / Fotostudio Domini

# 6C 2300 B Mille Miglia spider corsa 1938

de 669,093 km. Le coéquipier de Cortese dans cette course était Pietro Ghersi, car les deux pilotes pouvaient se partager le volant, comme aux 24 Heures du Mans, qui avait servi de modèle à la Targa Abruzzo.

En 1939, Alfa Romeo construisit une petite série de 6C 2500 Super Sport (tipo 256). La 6C 2300 B de Cortese fut alors tout naturellement équipée du moteur de la tipo 256 (2500 cc) et le châssis raccourci de 300 mm, afin de poursuivre une carrière sportive. Après cette substitution de moteur, Cortese participa à quatre courses du championnat " Sport Nazionale " en 1939. Une saison avare de satisfactions, avec deux abandons (à la course de côte Parma-Poggio di Berceto et à la Targa Abruzzo), et seulement deux troisièmes places, au Circuito dell'Impero et aux Colli Torinesi.

Une ultime course fut disputée avec cette voiture, le 28 avril 1940 au Gran Premio Brescia delle Mille Miglia, une édition anormale dans l'histoire des Mille Miles. En effet, la course, disputée sur une route fermée au trafic entre Brescia, Cremona et Mantoue, était un circuit d'environ 167 km à parcourir neuf fois. Filippo Tassara et Piero Facetti portèrent la 6C 2300 B, toujours équipée du moteur 2500 SS, mais désormais obsolète à une modeste 35<sup>ème</sup> place au général, alors que les trois 6C 2500 Super Sport engagées par Alfa Corse se classaient 2<sup>ème</sup> (Farina-

Mambelli), 4<sup>ème</sup> (Biondetti-Stefani) et 7<sup>ème</sup> (Pintacuda-Sanesi).

En 1941, la voiture était techniquement dépassée pour pouvoir poursuivre une quelconque activité sportive. « 815001 » abandonna sa tenue sportive et reçut de Pinin Farina une nouvelle carrosserie suivant le procédé stylistique de l'époque. De « siluro » elle devint cabriolet, mais conserva la même immatriculation, MI 63995.

Franco Cortese vendit la voiture en 1946, et le 24 juin 1947, elle fut exportée en Egypte, avant de revenir en Europe en 1952 avec un nouveau propriétaire, Peter Piper. Dans les années 80, ce sera un autre propriétaire, anglais lui aussi, John Coombs qui entreprendra d'importants travaux de restauration afin de remettre cette Alfa Romeo unique dans sa configuration d'origine, avec sa carrosserie biposto corsa.

Ce travail de longue haleine, qui nécessita une reconstruction quasi totale, fut seulement achevé au début du nouveau millénaire. Il est à noter que la carrosserie cabriolet (authentique) due à Pinin Farina est encore existante et atteste de la continuité historique de la voiture.

## 6C 2300 B Mille Miglia spider corsa : VICTOIRES A REPETITION

Date	Course	Pilote/équipage	Résultat
03/04/1938	Mille Miglia 1938	Cortese-Fumagalli	1 <sup>er</sup> classe/ 9 <sup>ème</sup> au général
24/04/1938	Corsa dei Colli Torinesi	Cortese	1 <sup>er</sup> classe
29/05/1938	Parma-Poggio di Berceto	Cortese	1 <sup>er</sup> classe
19/06/1938	Coppa Ascoli	Cortese	1 <sup>er</sup> classe
03/07/1938	Trofeo Val d'Intelvi	Cortese	1 <sup>er</sup> classe
10/07/1938	Pontedecimo-Giovi	Cortese	1 <sup>er</sup> classe
15/08/1938	Targa Abruzzo	Cortese-Ghersi	1 <sup>er</sup> classe/ 1 <sup>er</sup> au général
28/08/1938	Coppa dello Stevio	Cortese	2 <sup>ème</sup> classe
21/05/1939	Circuito dell'Impero	Cortese	3 <sup>ème</sup> classe/ 3 <sup>ème</sup> au général
02/07/1939	Corsa dei Colli Torinesi	Cortese	3 <sup>ème</sup> classe/ 3 <sup>e</sup> au général
28/04/1940	Gran Premio Brescia	Tassara-Facetti	35 <sup>ème</sup> au général

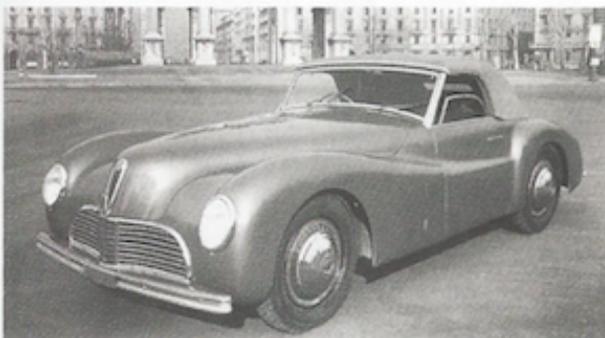


Foto Malinverni / Editoriale Domus



Archives Pierre Mellinger

Ce qu'il reste de la carrosserie cabriolet Pinin Farina...