



UNICA
Realizzata da Touring su richiesta di Franco Cortese, l'Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia del 1938 ha caratteristiche uniche. Si notino le numerose prese d'aria ricavate nel frontale (anche per i freni) e sul cofano motore. Terminata la carriera agonistica, questo telaio era stato "vestito" anche da Pininfarina con una carrozzeria cabriolet.

Tutto per vincere

Nel 1938 Franco Cortese, che diverrà famoso per la prima vittoria di una Ferrari, **domina il campionato italiano. Iscritto alla Scuderia Ambrosiana del conte Lurani Cernuschi, guida un'Alfa Romeo di sua proprietà carrozzata Touring Superleggera e modificata da Vittorio Jano. Una "special" con cui vince sette gare su otto**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

VELOCE E "TECNICO"

Nasce a Oggebbio (Novara) il 10 febbraio 1903 e muore a Milano il 13 novembre 1986. Inizia la carriera di pilota nel 1926 e la termina nel 1958, 32 anni dopo... Un record, come le 21 partecipazioni alla Mille Miglia.



Franco Cortese (foto Alfa Romeo Automobilità Storico, Centro Documentazione Arese) è ricordato soprattutto per la prima vittoria di una Ferrari. Non era un fuoriclasse, ma un pilota di grande sensibilità e con notevoli conoscenze tecniche. Debutta alla Sorrento-Sant'Agata del 1926, disputata con una Itala e conclusa al terzo posto di categoria. Il suo migliore anno è probabilmente il 1938, quando domina il tricolore sport sull'Alfa Romeo 6C 2300 protagonista di questo servizio. Nello stesso anno si aggiudica il Circuito di Modena dopo aver percorso 176 km ad oltre 106 km/h di media. Cortese è anche il primo pilota-collaudatore della Ferrari e porta al debutto (insieme a Nino Farina) la 125 S (prima vettura del Cavallino)

al Circuito di Piacenza del 1947. La vittoria sfugge a due giri dal termine a causa di un guasto alla pompa della benzina, ma non sfuggerà al GP di Roma. Il legame del pilota con il "Drake" risale agli anni dell'Alfa Romeo e della Auto Avio Costruzioni.

Nell'albo d'oro del pilota novarese spiccano i titoli italiani Sport Nazionale (1937-1938), Montagna (1951), F. 2 (1951) e Sport fino a 2 litri (1956). Nel 1937, insieme a Luigi Villorosi e Giovanni Lurani Cernuschi, fonda a Milano la Scuderia Ambrosiana.



Alfa Romeo 6C 2300 BMM



È incredibile come, dietro a un banale numero a sei cifre, si possa nascondere una storia importante, affascinante e unica. Capita, parlando di automobili. Il numero è quello del telaio, l'unica "voce" di un pezzo di lamiera altrimenti muto. È la sua carta di identità che, se non contraffatta, racconta la storia di un esemplare. Le sei cifre in questione sono 815 001 e sono riportate sul telaio di un'Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia del 1938. Cifre fondamentali nella ricostruzione di una storia e un patrimonio italiani che altrimenti sarebbero andati perduti.

L'auto in questione è quella con cui Franco Cortese si laureò campione italiano della categoria Sport Nazionale nel 1938. Il modello 6C 2300 è un fiore all'occhiello della produzione prebellica Alfa Romeo. Nasce nel 1934 per sostituire le 6C 1750 e 1900. E' prodotta nelle varianti Turismo, Gran Turismo e Pescara seguite, dal 1935 al 1939, dall'evoluzione (con sospensioni a ruote indipendenti) 6C 2300 B, costruita in due serie: della prima serie fanno parte le versioni Gran Turismo, Pescara e Turismo; nella seconda le varianti sono "corto", "lungo" e Mille Miglia, con cambio, ponte posteriore e pompa dell'alimentazione meccanica a differenziarle.

L'esemplare del servizio fa parte di quest'ultima serie e, in particolare, della speciale configurazione Mille Miglia, con motore più potente. Il nome si deve alla vittoria di categoria ottenuta nell'edizione 1937 dall'equipaggio Boratto-Guidotti. Poco ha da spartire con le altre 6C 2300 B Mille Miglia realizzate all'epoca dalla carrozzeria Touring e

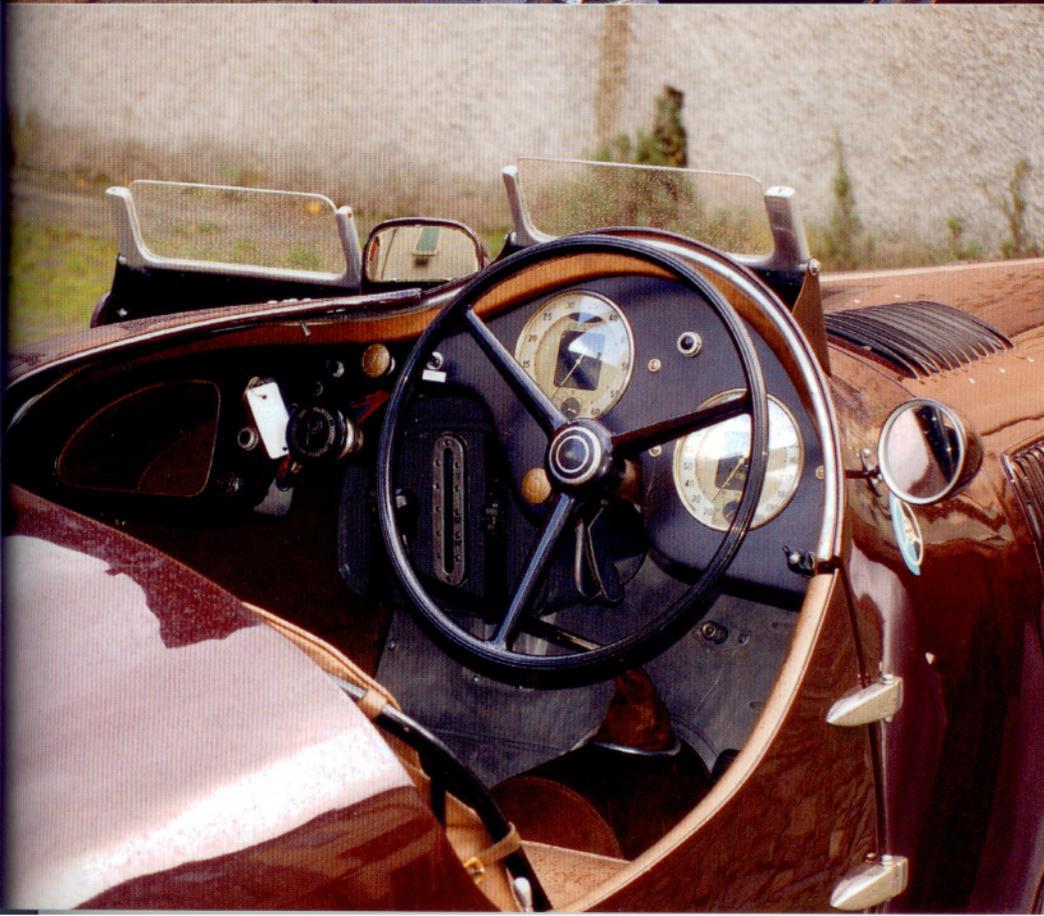
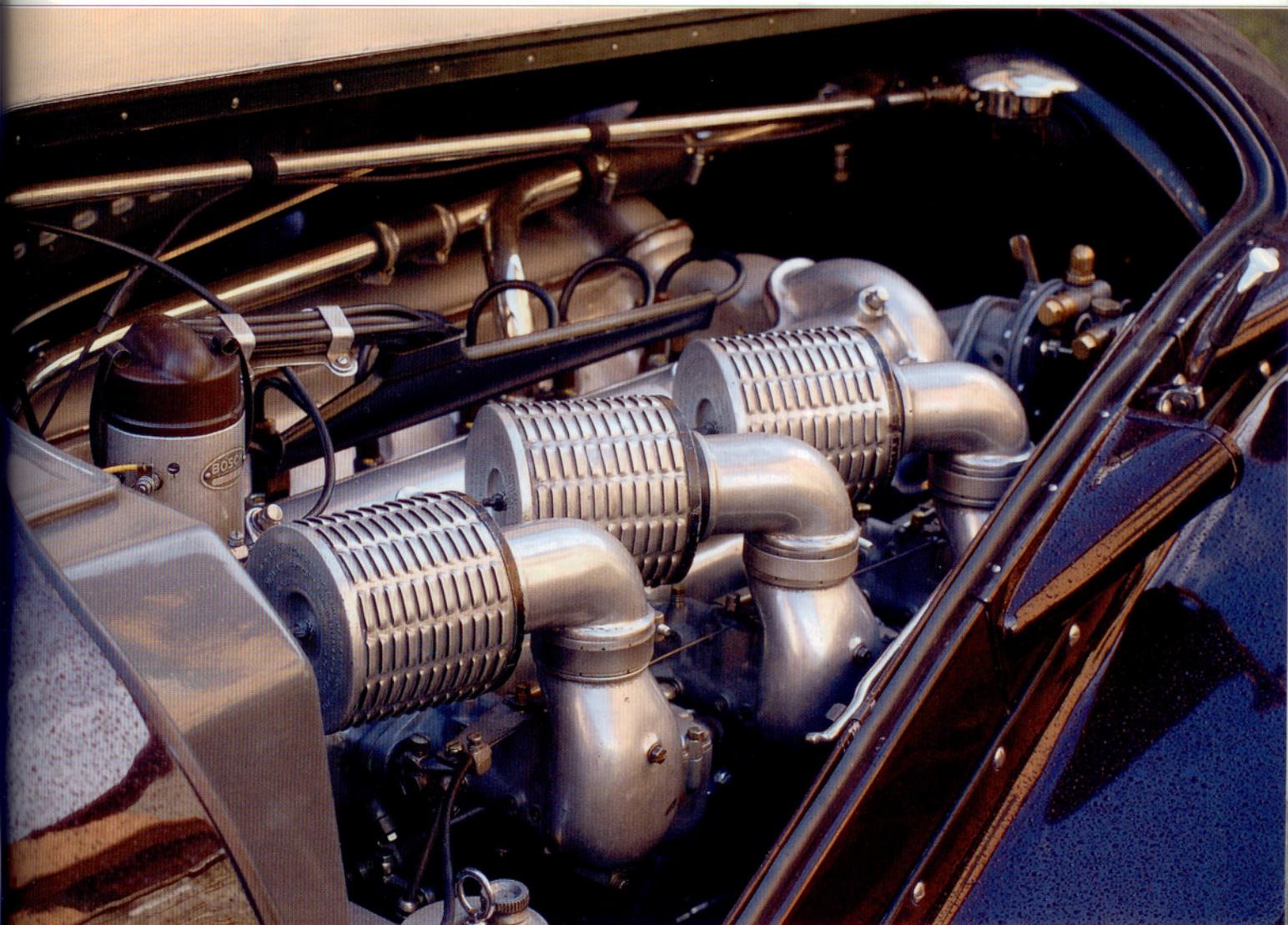
ECLETTICA NOBILTÀ

Nasce il 19 dicembre 1905 a Milano, dove si laurea in ingegneria al Politecnico; è tra i protagonisti dell'automobilismo italiano dagli anni '20 agli anni '60. Il conte Giovanni Lurani Cernuschi è un personaggio poliedrico: pilota, giornalista, scrittore, editore della rivista *Auto Italiana*, team manager, organizzatore di gare, costruttore di automobili (la Nibbio per i record di velocità).

Lurani debutta nel 1926 al volante di una Salmson. Corre poi con Derby, Alfa Romeo, Maserati, MG, Porsche e Lancia. Vince la sua classe nella Mille Miglia del 1933, 1948 e 1952 e alla 24 Ore



di Le Mans del 1951, con la Lancia Aurelia B20 GT e Giovanni Bracco. Nel 1935, a Milano, fonda la Scuderia Ambrosiana. Nel 1949 organizza a Monza la prima edizione della Coppa Intereuropa. Parlando correntemente quattro lingue, Lurani è una sorta di ambasciatore dello sport italiano all'estero. (foto *Alfa Romeo Automobilismo Storico, Centro Documentazione Arese*).



ARRETRATO

Per ottimizzare la distribuzione dei pesi, Vittorio Jano riposizionò motore e abitacolo arretrandoli di 200 mm. La vettura in origine montava due carburatori orizzontali Solex 35-40 FH, oggi tre Weber 36D02 doppio corpo. A sinistra, il posto di guida. Sotto, il collettore di scarico "6 in 1". Nella pagina a sinistra, per questo servizio l'Alfa Romeo 6C 2300 è tornata sui tornanti della Parma-Poggio di Berceto, che vinse nel maggio 1938.



TARGHE INGLESI, SIMBOLI ITALIANI

Dopo alcuni anni in Egitto, la "815-001" è stata esportata in Inghilterra passando di mano ancora varie volte. Oltremanica questa significativa Alfa Romeo è tornata alla prima configurazione (seppur dopo una ricostruzione quasi totale). Sulle fiancate sono quindi tornati i gloriosi simboli della Scuderia Ambrosiana (sopra e nella pagina a fianco). In alto, il vano per attrezzi e ruota di scorta. A destra, l'Alfa nel centro di Berceto.

vendute direttamente dall'Alfa. Prima di tutto, questa è aperta, mentre le altre erano berlinette. In secondo luogo, un personaggio molto noto aveva ricevuto l'incarico di migliorarne la meccanica.

Su misura

L'Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia con il telaio 815 001 è acquistata nel 1938 dal pilota milanese Franco Cortese, che subito l'affida alla Touring di Milano affinché appronti per lui una speciale carrozzeria Superleggera spider adatta all'uso sportivo. Cortese è pilota di punta della Scuderia Ambrosiana e per la stagione sportiva 1938 ha in programma la partecipazione al Campionato Italiano della neonata categoria Sport Nazionale, che ha sostituito la Turismo Nazionale.

Giovanni Lurani, patron della Scuderia Ambrosiana e personaggio di spicco nell'Italia dei motori, chiede nientemeno che al tecnico Vittorio Jano - appena passato dall'Alfa Romeo alla Lancia - di mettere le mani sulla nuova vettura di Cortese per migliorarne le prestazioni. Jano, ancora fresco dei progetti realizzati al Portello, sa bene dove e come intervenire. I freni diventano ventilati, le ruote in lega d'alluminio, il peso complessivo è pari a quello del telaio standard nudo. Monta delle valvole speciali, sostituisce la testa con una che conferisce un più alto rapporto di compressione, modifica i rapporti del cambio (quelli di seconda, terza e quarta marcia). Arretra perfino il motore di ben 200 mm, i sedili e lo sterzo, per ottenere una migliore distribuzione dei pesi. La 6C 2300 B MM, così modificata, raggiunge i 180 km/h.

Una stagione da incorniciare

Il debutto agonistico della 6C 2300 "815 001" avviene alla Mille Miglia del 1938, prima prova del Campionato Sport Nazionale. Per Cortese è subito vittoria. In coppia con Fumagalli è primo di classe e nono assoluto. Il secondo appuntamento del Campionato è la Salita dei Col-

li Torinesi disputata il 24 aprile. Per Cortese è un altro successo. Un mese dopo è la volta della Parma-Poggio di Berceto, dove Cortese domina nuovamente la categoria. Stesso risultato alla Coppa Ascoli del 16 giugno, al Trofeo Val d'Intelvi del 3 luglio, alla Pontedecimo-Giovi del 10 luglio e alla Targa Abruzzo di Ferragosto. Cortese manca l'plen soltanto all'ultima gara, la Coppa dello Stelvio del 22 agosto, dove arriva secondo dietro all'Alfa di Renato Balestrero dopo aver perso tempo per raddrizzare un parafango che bloccava la ruota. Insomma, il portacolori della Scuderia Ambrosiana, al volante della sua Alfa 6C, domina il campionato italiano vincendo sette gare su otto.

La seconda vita

Dopo aver sostituito il motore 2300 con quello dell'Alfa Romeo 2500 SS (tipo 256/2T), Franco Cortese partecipa a quattro gare del Campionato Sport Nazionale 1939. Inizia con la salita Parma-Poggio di Berceto (ritirato), poi il Circuito dell'Impero (terzo assoluto e di classe), i Colli Torinesi (ancora terzo) ed infine la Targa Abruzzo sul Circuito di Pescara (nuovamente ritirato). Una stagione avara di soddisfazioni, che anticipa l'ultima corsa disputata da questa vettura. È il Gran Premio Brescia delle Mille Miglia del 1940, nel quale la 6C 2300 B MM (sempre con il motore 2500 SS) è al via con Filippo Tassara e Piero Facetti, che realizzano il 35° tempo finale.

Dismessi gli abiti sportivi, nel 1941 la "815 001" è rivestita da Pinin Farina secondo i nuovi stili dei cabriolet. Franco Cortese la venderà nel 1946 dopo aver registrato la sostituzione del motore. L'auto, nel 1947, prende poi la via dell'Egitto e, nel 1952, riparte per l'Inghilterra con il nuovo proprietario Peter Piper. Negli anni '80 sarà un altro proprietario, l'inglese John Coombs, ad iniziare i lavori per riportare questa importante Alfa Romeo nelle sue condizioni di origine. Un lavoro lunghissimo, terminato soltanto all'inizio del nuovo millennio.



Scheda tecnica

ALFA ROMEO 6C 2300 B MM (1938)

Motore

Anteriore longitudinale, 6 cilindri in linea, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera, alesaggio e corsa 70x100 mm, cilindrata 2.309 cc, distribuzione con due assi a camme in testa, due val-

vole a V in testa per cilindro, rapporto di compressione 7,8:1, alimentazione con due carburatori orizzontali Solex 35-40 FH, raffreddamento ad acqua Potenza 95 CV a 4.500 giri

Trasmissione

Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 rapporti, ruote a rag-

gi in alluminio, pneumatici 5,50x18"

Corpo vettura

Telaio a longheroni e traverse in lamiera d'acciaio Sospensioni: a ruote indipendenti su entrambi gli assi, anteriori a bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, posteriori a bracci obliqui e biella trasversale, barra

di torsione longitudinale e ammortizzatori idraulici telescopici

Prestazioni

Velocità massima 180 km/h

VITTORIE A RIPETIZIONE

Data	Gara	Pilota/equipaggio	Risultato
03/04/1938	Mille Miglia 1938	Cortese-Fumagalli	1° di classe; 9° assoluto
24/04/1938	Corsa dei Colli Torinesi	Cortese	1° di classe
29/05/1938	Parma-Poggio di Berceto	Cortese	1° di classe
19/06/1938	Coppa Ascoli	Cortese	1° di classe
03/07/1938	Trofeo Val d'Intelvi	Cortese	1° di classe; 1° assoluto
10/07/1938	Pontedecimo-Giovi	Cortese	1° di classe
15/08/1938	Targa Abruzzo	Cortese-Gherzi	1° di classe; 1° assoluto
28/08/1938	Coppa dello Stelvio	Cortese	2° di classe
21/05/1939	Circuito dell'Impero	Cortese	3° di classe; 3° assoluto
02/07/1939	Corsa dei Colli Torinesi	Cortese	3° di classe; 3° assoluto
28/04/1940	Gran Premio Brescia MM	Tassara-Facetti	35° assoluto

PRINCIPE D'INGEGNERIA

Vittorio Jano nasce a San Giorgio Canavese (Torino) il 22 aprile 1891 e muore a Torino il 13 marzo 1965. Diplomato all'Istituto Professionale Operaio di Torino, le sue prime esperienze nel mondo dell'automobile risalgono al 1909 e nel 1911 è in Fiat come disegnatore negli uffici di progettazione. Jano partecipa alla realizzazione di molti fortunati progetti - tra cui la Fiat 501 del 1919 - e passa con naturalezza dalle vetture turismo a quelle da competizione. Tra queste spicca la 805-405 che vince, con Carlo Salamano al volante, il Gran Premio d'Italia del 1923.

Come altri tecnici Fiat di valore, Vittorio Jano lascia la Casa torinese per trasferirsi all'Alfa Romeo, chiamato da Enzo Ferrari. Qui realizza la celebre P2 da corsa, seguita dalla Tipo B (o P3) del 1932 e dalla Bimotore del 1935. Sotto la guida di Jano (foto Alfa Romeo Automobilità Storica, Centro Documentazione Arese) nascono anche le sportive 6C 1500, 6C 1750, 6C 1500 Sport e Super Sport, 6C 1750 Sport e Gran Turismo, Super Sport 3ª serie, Gran Sport, Gran Turismo Compressore, 8C 2300.

Nel 1937 Jano torna a Torino, per assumere la direzione del reparto esperienze Lancia. Con lui nasce, tra le altre, la monoposto D50 (1954) per la F.1., dotata di motore 8 cilindri a V di 90°, 2,5 litri, da 260 CV. Con il ritiro della Lancia dalla F.1 dopo la morte di Alberto Ascari nel '55 e la cessione di tutto il materiale alla Ferrari, Jano si stabilisce a Maranello per continuare lo sviluppo della vettura, che vince il mondiale 1956 con Juan Manuel Fangio. In seguito, Jano affianca Dino Ferrari nella messa a punto del motore V6 che, adattato alla monoposto 246 e con il pilota Mike Hawthorn, nel 1958 vince il mondiale di F.1.

Conclusa anche questa avventura, Vittorio Jano torna a Torino dove rimane fino alla morte.

