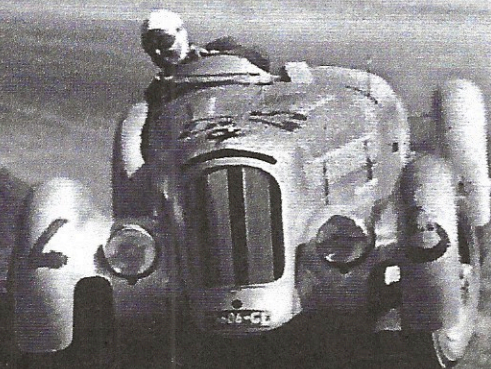


Italiano - English

Michele P. Casiraghi

Alfa Romeo

6C 2300 e 2500
da corsa



Fondazione Negri

ad una eccezionale media di oltre 141 chilometri orari.

La targa corretta si vedrà tre mesi dopo al Circuito dell'Impero, dove a condurre l'auto è il pilota romano Michelangelo Leonardi. In realtà la 915006 è stata venduta due settimane prima a Pietro Ferraro, già proprietario di diverse Alfa Romeo (vedi p. 66), ma che con questa non prenderà parte a nessuna competizione. La 6C 2500 viene immatricolata a Venezia con targa VE-9571 solo a inizio luglio.

Della 915006 non si hanno altre notizie fino al maggio 1946, quando viene acquistata da Mario Crepaldi di Milano, che la rivende nell'aprile 1947 ad Aldo Marinotti, già proprietario della 915010 (vedi p. 102). Nel frattempo l'auto ha ricevuto la targa MI-88447.

All'inizio del 1948 viene venduta a Francesco Pirola, sempre di Milano, ma due mesi dopo torna a Marinotti, ultimo proprietario noto.

6C 2500 SS # 915007

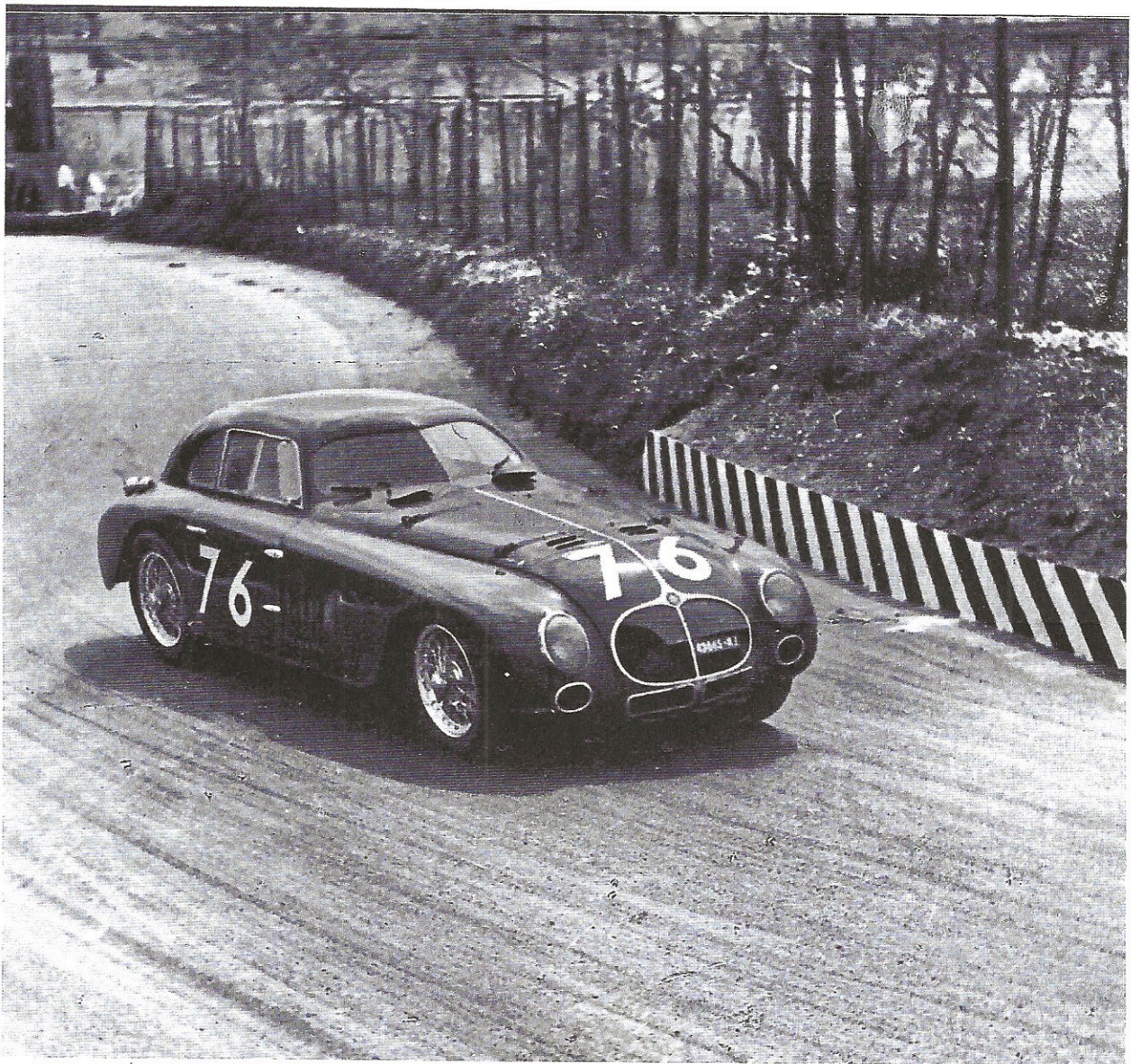
La 6C 2500 SS con telaio 915007 cambia, nel giro di un paio d'anni, tre diverse carrozzerie. Si tratta della prima delle tre vetture ufficiali della squadra Alfa Corse per la Tobruk-Tripoli, con carrozzeria siluro, motore 923803 e numero interno 256/4. L'auto viene immatricolata con targa MI-49865 (riemessa).

In versione siluro la 915007 corre solo in Libia, affidata a Biondetti e Monzani che finiscono secondi dietro a Boratto. Dopo la gara l'auto viene completamente ricarozzata dalla Touring in versione berlinetta, con l'esplicito intento di

with Consalvo Sanesi and won easily at an exceptional average of over 141 kilometres per hour. The correct number plate would be seen three months later at the Circuito dell'Impero, where the Roman driver Michelangelo Leonardi drove the car. In fact, 915006 had been sold two weeks earlier to Pietro Ferraro, already the owner of several Alfa Romeos (see page 66), but who would not take part in a competition with this one? The 6C 2500 was only registered in Venice, and was assigned the number plate VE-9571 at the beginning of July. No further information is available about 915006 until May 1946, when it was purchased by Mario Crepaldi of Milan. In April 1947, Crepaldi sold the car to Aldo Marinotti, who already owned 915010 (see p. 102). In the meantime, it received the number plate MI-88447. At the beginning of 1948 it was sold to Francesco Pirola, also from Milan, but two months later it was returned to Marinotti, its last known owner.

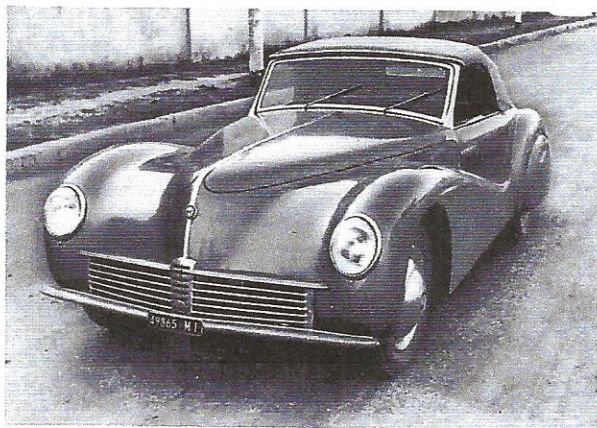
The 6C 2500 SS with chassis 915007 changed three different bodies within a couple of years. This was the first of the three official Alfa Corse team cars for Tobruk-Tripoli, with a torpedo body, engine number 923803 and internal number 256/4. The car was registered with number plate MI-49865 (reissued).

The torpedo version of the 915007 only competed in Libya, and was entrusted to Biondetti and Monzani who finished second behind Boratto. After the race, the car was entirely rebuilt by Touring in a berlinetta version, with the

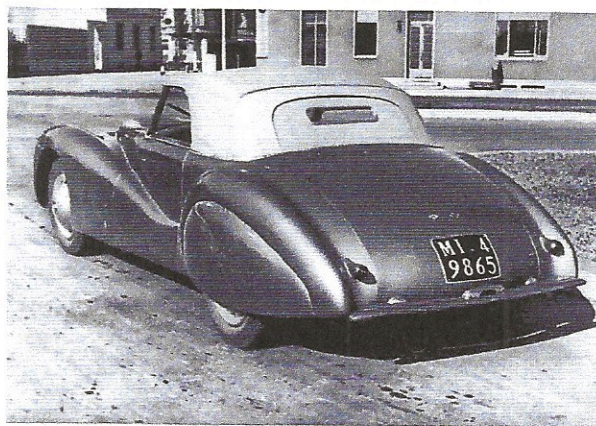


La 915007 in versione berlinetta durante la Mille Miglia del 1940.

915007 in "berlinetta" configuration during at the 1940 Mille Miglia.



La terza carrozzeria della 915007 realizzata da Pinin Farina.



The third coachwork of 915007 created by Pinin Farina.

partecipare alla 24 Ore di Le Mans. Le linee riprendono quelle della berlinetta realizzata nel 1938 su base 8C 2900B e la Touring realizza anche una analoga vettura su telaio BMW 328. In questa nuova veste l'auto viene iscritta al Circuito dell'Impero, che si corre l'11 giugno 1939, una settimana prima della 24 Ore. L'auto non prenderà il via per problemi meccanici e sarà costretta al ritiro anche a Le Mans, dove è guidata da Raymond Sommer in coppia col principe Bira.

La 915007 torna in gara alla Mille Miglia del 1940, sempre in versione berlinetta, finendo quarta di classe con Carlo Felice Trossi ed Ascanio Lucchi. L'auto corre sempre con la targa MI-49865, ma a conferma che si tratta dello stesso telaio del siluro di Tripoli e non di uno spostamento di targhe è un documento interno dell'Alfa Romeo relativo a questa gara, con in-

explicit intention of entering the 24 Hours of Le Mans. The lines resumed those of the berlinetta built in 1938 on an 8C 2900B base and Touring also built a similar car on a BMW 328 chassis. In this new guise, the car was entered in the Circuito dell'Impero, which took place on 11 June 1939, a week before the 24 Hours. The car would not start due to mechanical problems and would also be forced to retire at Le Mans, where it was driven by Raymond Sommer who was paired with Prince Bira.

915007 returned to the race at the 1940 Mille Miglia, again in the berlinetta version, finishing fourth in its class with Carlo Felice Trossi and Ascanio Lucchi. It always maintained its number plate, MI-49865. To confirm the car had the same chassis as the Tripoli torpedo and that a number plate swap did not take place, we have an internal Alfa Romeo document relating to

dicato il numero di telaio.

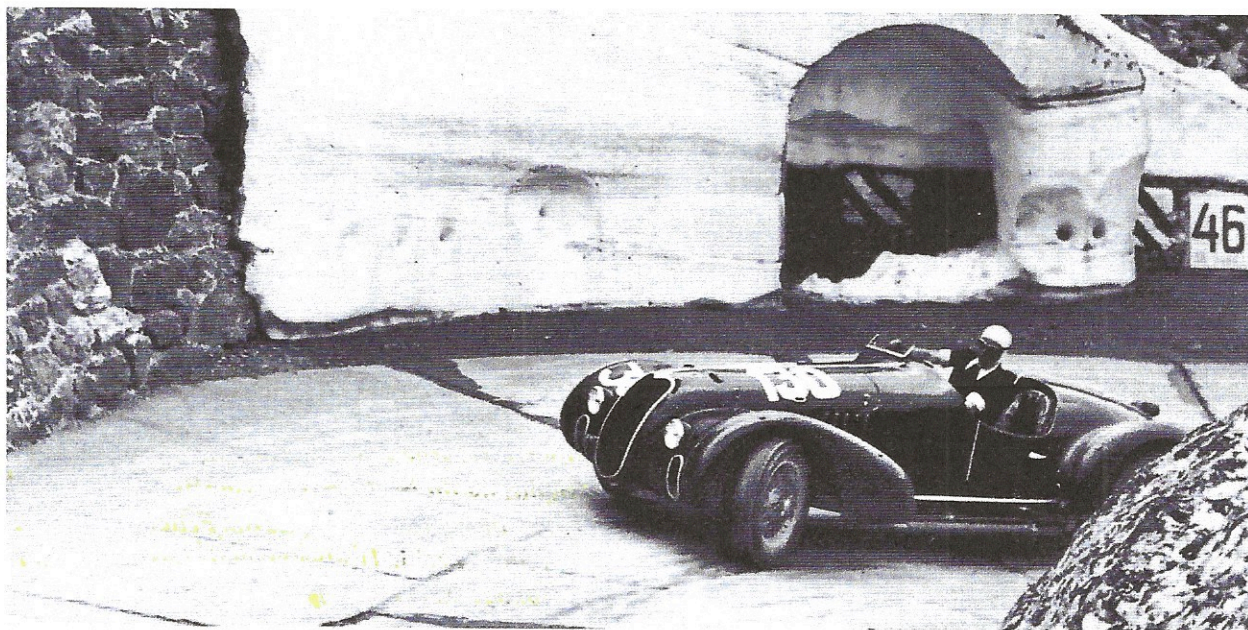
Conclusa la sfortunata carriera, l'auto viene ricarrozata nuovamente da Pinin Farina in versione cabriolet intorno al 1941 e nel settembre dello stesso anno viene venduta alla Ditta Rotondi, concessionario di Milano. Un anno dopo la acquista Luigia Cairo di Vigevano e riceve targa PV-16441.

Il proprietario successivo, nel maggio 1946, è Piero Soldaini di San Remo (IM-6128), seguito nell'agosto dello stesso anno dalla Snc Giorgio Finzi di Milano (MI-90166) e in novembre da Antonino Scordato di Roma. I documenti del PRA non riportano la targa successiva.

this race, confirming the chassis number.

After its unfortunate racing career, the car was rebuilt once again by Pinin Farina into a cabriolet version around 1941. In September of the same year, it was sold to the Rotondi company, a Milan-based dealer. A year later Luigia Cairo from Vigevano bought it and it was assigned the number plate PV-16441.

The next owner, in May 1946, was Piero Soldaini of San Remo (IM-6128), followed in August of the same year by Snc Giorgio Finzi of Milan (MI-90166) and in November by Antonino Scordato from Rome. The PRA documents do not provide the next number plate.



La 915008 (vedi pagina successiva) con Mario Tadini allo Stelvio.

915008 (see next page) with Mario Tadini at the Stelvio hillclimb.

118	E. Siena/E. Villoresi	6C 2300B GT berlinetta	813820	MI-58003	DNF
119	E. Boratto/G.B. Guidotti	6C 2300B GT berlinetta	813821	Roma-55020	1
120	F. Crivellari/P. Ferraro	6C 2300B GT berlinetta	813823	VE-7575	3
XII Coppa delle Mille Miglia (03.04.1938)					
Cat. Sport Nazionale oltre 1500cc					
128	R. Haller/C. Castelbarco	6C 2300 GT siluro	700401	MI-23163	2
129	"Gambero"/E. Gambaro	6C 2300 GT siluro	700624	GE-20218	4
130	G. Missaglia/Drufuca	6C 2300B MM spider	815002	TO-49718	DNF
131	L. Rangoni/R. Cornia	6C 2300B MM spider	815008	MO-10606	3
132	R. Staccioli/L. Gabini	6C 2300B			DNA
133	P. Ferraro/F. Crivellari	6C 2300B MM			DNF
134	V. Randaccio/G.F. Randaccio	6C 2300B P siluro	813822	Roma-55592	DNF
135	C. Lami/M. Barontini	6C 2300 GT siluro	700620	LI-6253	DNF
136	G. Grigoli/R. Malaguti	6C 2300B P berlina	813892	MN-9500	5
137	L. Cravetto/Viquery	6C 2300B MM spider	815009	AO-3912	DNF
138	E. Gurgo/C. Laredo	6C 2300B P berlinetta	813870	TO-47259	6
139	G. Battaglia/A. Guatta	6C 2300B P berlinetta	813851	VA-13023	DNF
140	F. Cortese/M. Fumagalli	6C 2300B MM siluro	815001	MI-63995	1
Cat. Sport Internazionale 3000cc					
154	T. Musso/R. Ruvioli	6C 2300 GT siluro	700410	MI-46475	DNF
I GP di Brescia/XIII Coppa delle Mille Miglia (28.04.1940)					
Cat. Sport Nazionale 3000cc					
76	C.F. Trossi/A. Lucchi	6C 2500 SS berlinetta	915007	MI-49865	4
79	C. Biondetti/A. Stefani	6C 2500 SS spider	915091	MI-76198	2
80	A. Chiodi/L. De Zorzi	6C 2500 SS spider	915009	MI-49904	5
81	P. Dusio/R. Boninsegni	6C 2500 SS siluro	915011	TO-55604	DNF