Fabio Morlacchi - Stefano Salvetti

Alfa Romeo 6C 2300 - 6C 2500

a cura del Registro Internazionale 6C 2500



FUCINA

Due pagine pubblicitarie della 6C 2300 B MM, dove si vuole rimarcarne l'indole dinamica con l'accostamento all'atleta raccolto sulla linea di partenza appena prima dello scatto. "La freccia delle Mille Miglia", dove il simbolismo elementare della freccia dinamicamente arcuata, dei tornanti stilizzati sullo sfondo e della scia, raffigurazione fumettistica della velocità, applicata al logo Alfa Romeo, nulla tolgono al gusto di questa pagina. Il messaggio lanciato è chiaro: la 2300 è veloce, e vince le gare; lo sapevamo, ma più chiaro di così non lo si poteva raffigurare!

Two pages of advertising for the 6C 2300 B MM, where the intention is to highlight its dynamic nature through juxtaposition with the athlete on the starting line just before sprinting. "The arrow of the Mille Miglia" where the elementary symbolism of the dynamically arched arrow, the stylised curves and the wake (cartoon-like depiction of speed) applied to the Alfa Romeo logo do not detract from enjoyment of this page. The message is clear: the 2300 is fast and wins races; we already knew it, but it could not be portayed any more clearly!





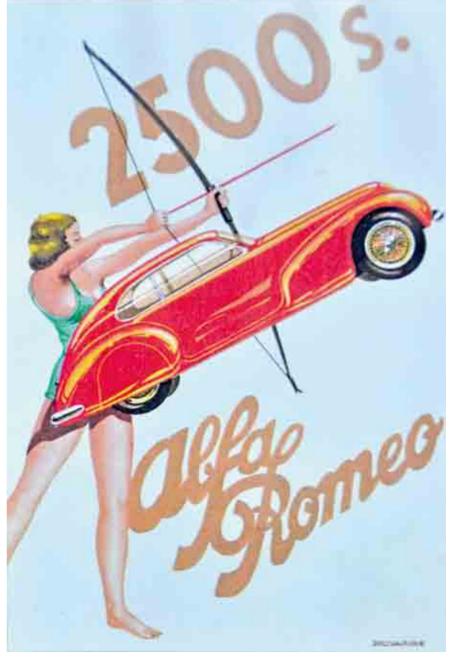
Due pagine pubblicitarie della berlinetta 6C 2500 Sport Touring del 1939. I raggi del sole illuminano un telo con dipinta la bella berlinetta sportiva come se fosse un'immagine sacra.

Nell'altro manifesto, la berlinetta sembra incoccata alla corda dell'arco, pronta per essere scoccata gareggiando con una freccia.

Two pages of advertising for the 6C 2500 Sport Touring berlinetta of 1939. The sun's rays illuminate a cloth painted with the beautiful sports berlinetta as if it were a sacred image.

In the other poster, the berlinetta seems nocked on the bowstring, ready to be launched in competition with the arrow itself.



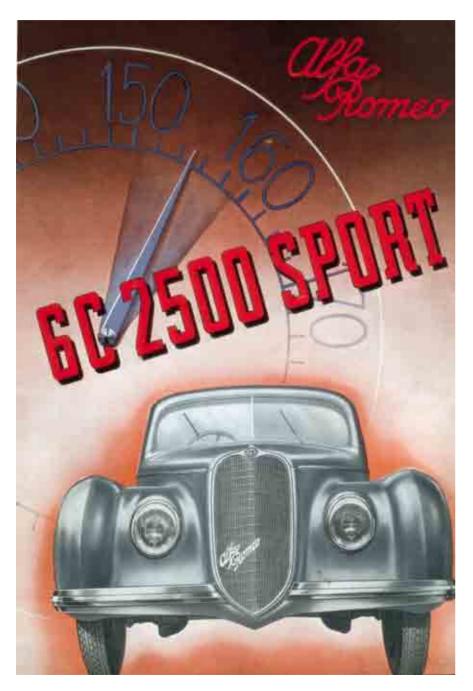


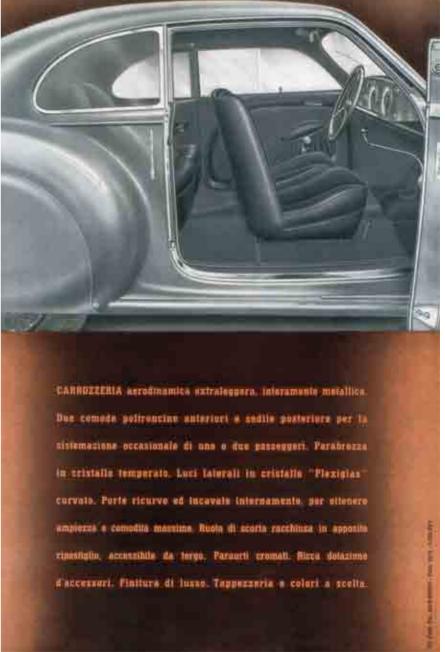
Ancora due pagine dello stesso pieghevole; si noti l'immagine con il tachimetro di sfondo, già utilizzata in una pubblicità della precedente versione da 2300 cc.

Tra le principali caratteristiche evidenziamo la carrozzeria aerodinamica extraleggera in costruzione interamente metallica, il parabrezza in cristallo temperato, le luci laterali in cristallo plexiglass curvato e le porte ricurve e incavate internamente per ottenere una migliore abitabilità.

Two more pages of the same brochure; note the speedometer in the background, already used in a previous version of the advertisement for the 2300 cc.

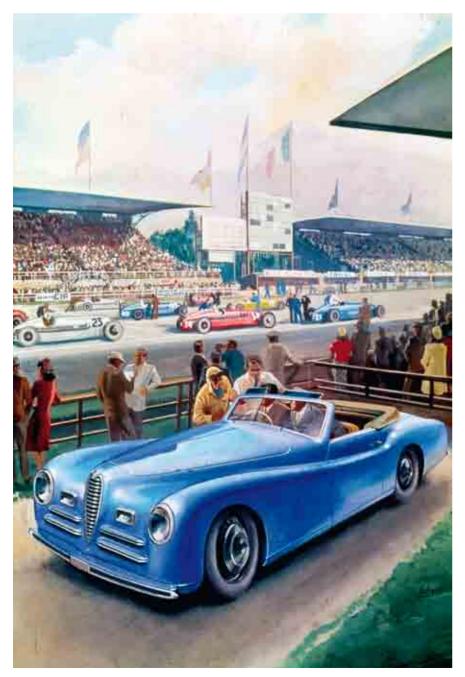
Among the main features, we highlight the ultralight aerodynamic bodywork in all-metal construction, tempered glass windshield, side lights in curved plexiglass and doors inclined and hollowed internally for better habitability.





Due tavole del 1947 del grande illustratore Gino Boccasile che ritraggono il cabriolet Pinin Farina in ambientazioni che vogliono ribadire l'appartenenza ai ceti sociali elevati dei facoltosi proprietari di questa splendida vettura. Una è all'autodromo di Monza, con le vetture da GP allineate alla partenza e il proprietario che parla con un pilota, segno che chi è alla guida della 2500 può accedere a quella posizione privilegiata e negata ai "comuni mortali". L'altra è nei pressi di una cima dolomitica, allora meta turistica alla portata di pochi.

Two plates of 1947 by the great illustrator Gino Boccasile which portray the Pinin Farina convertible in environments that wish to reaffirm belonging to the upper social classes of wealthy owners of this beautiful car. One is at the Monza circuit, with cars of the GP lined up at the start and the owner speaking with a driver, a sign that whoever is behind the wheel of the 2500 can enter that privileged position which was denied to "ordinary mortals". The other is near a peak in the Dolomites, at that time a tourist destination out of the reach of most.

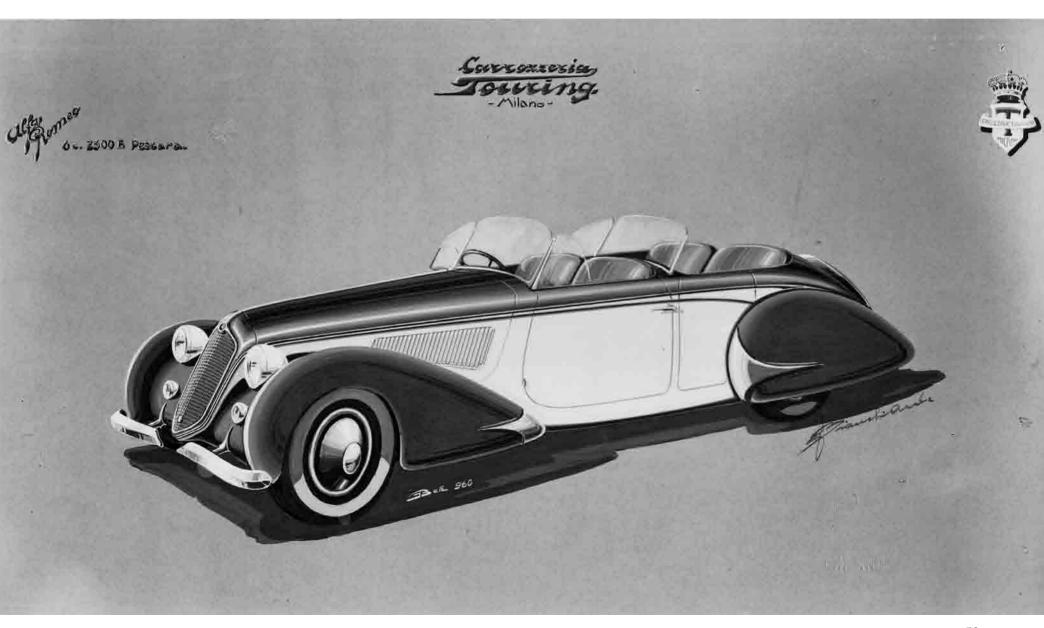






Ulteriore disegno di un cabriolet "Pescara", in cui l'esasperazione della sportività lascia il posto ad una elegante torpedo da parata con doppio parabrezza.

Another drawing of a "Pescara" convertible in which the exasperation of sportiness gives way here to a sleek parade torpedo with dual windshield.



Figurino della versione berlina, realizzata e provata, della "Gazzella". La prospettiva disegnata non pone volutamente l'accento sulla notevole larghezza dei parafanghi rispetto alle carreggiate.

I fari anteriori erano a scomparsa e situati nella porzione di carrozzeria compresa tra i parafanghi e lo scudetto centrale.

Design plate of the sedan version, developed and test driven, of the "Gazzella". The perspective does not deliberately place the emphasis on the considerable width of the mudguards with respect to the carriageway.

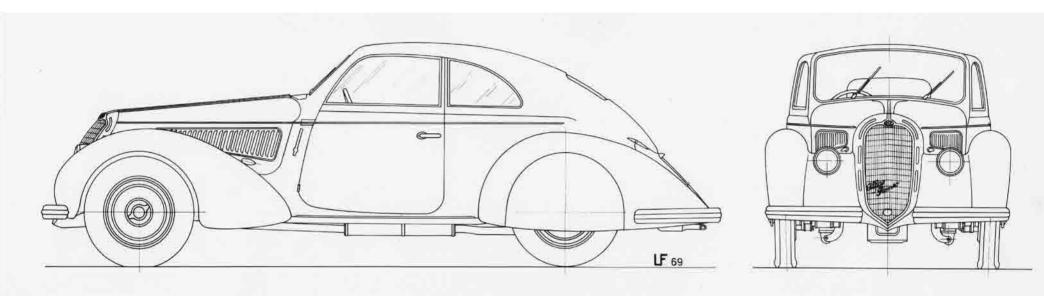
The headlights were retractable and located in the portion of the bodywork between the mudguards and the central shield.

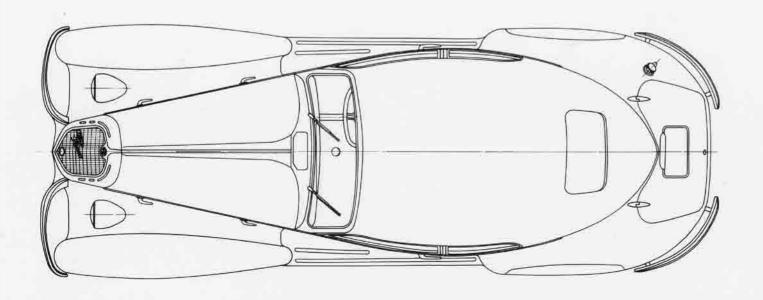






The "private" version of the 6C 2300 MM Touring berlinetta of 1937, in the triptych again by Luigi Fusi.



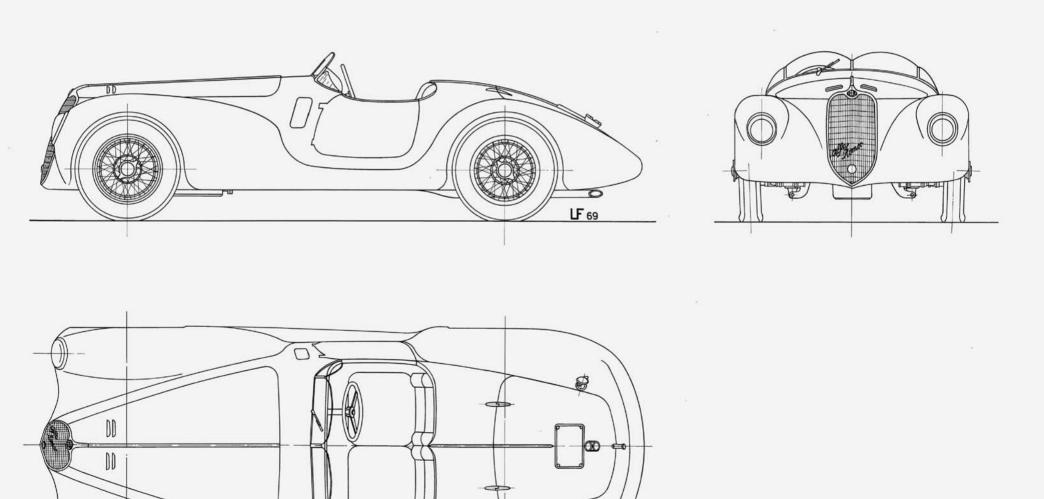


Ulteriore evoluzione di barchetta firmata Touring: con il ritorno dei parafanghi voluminosi nasce la "torpedino Brescia".

La vediamo anche qui in una tavola ridisegnata da Luigi Fusi nel 1969 come si comprende dalla firma "LF 69".

A further evolution of the "barge" by Touring: the return of the voluminous mudguards gives rise to "Brescia torpedino".

We also see it here, in a plate redesigned in 1969 by Luigi Fusi, as can be gauged from the signature "LF 69".



Albo d'oro 6C 2300 - 6C 2500

| 20 | 6/5-2/6/1934 - Giro d'Italia - Coppa d'oro Litto | rio | |
|-----------------------------------|--|--------|-----------|
| 6C 2300 spider Brianza | Rosa-Comotti | n. 184 | 2° a |
| 6C 2300 spider Brianza | Severi-Barbieri | n. 190 | 4° a |
| 6C 2300 spider Brianza | Leoncini-Carraroli | n. 198 | 5° a |
| 6C 2300 spider Brianza | Staccioli-Gabini | | 6° a |
| 6C 2300 spider Brianza | Marinoni-P.Ghersi | n. 196 | R |
| | | | • |
| | 12-13/8/1934 - 24 ore Pescara - Coppa Abruzzo | | |
| 6C 2300 Aternum - Pescara Touring | Severi-Cortese | n. 24 | 1° a |
| 6C 2300 Aternum - Pescara Touring | Tadini-Barbieri | n. 27 | 2° a |
| 6C 2300 Aternum - Pescara Touring | Rosa-Comotti | n. 23 | 3° a |
| 6C 2300 spider Touring | Catalani-Pollini | n. 26 | R |
| | | | |
| | 14/4/1935 - Mille Miglia | | |
| 6C 2300 B Pescara berlina Touring | Cortese-Severi | n. 100 | 8° a (S) |
| 6C 2300 Pescara Touring | Rosa-Comotti | n. 92 | 10° a (S) |
| 6C 2300 Pescara Touring | "Ignis" (Mercanti)-Gaboardi | n. 88 | 15° a (S) |
| 6C 2300 Pescara Touring | Lami-Ermini | n. 105 | R |







| 11-12/8/1935 - 24 ore Pescara - Coppa Abruzzo | | | | | | |
|---|--------------------------|----------------------|--------------|--|--|--|
| 6C 2300 B berlinetta Touring | Cortese-Severi | n. 10 | 1° a | | | |
| 6C 2300 B berlinetta Touring | Rosa-Comotti | n. 11 | 2° a | | | |
| 6C 2300 B berlinetta Touring | Nicola di Romania-Tadini | n. 18 | 5° a | | | |
| | | | | | | |
| 5/4/1936 - Mille Miglia | | | | | | |
| 6C 2300 Pescara berlina Touring | Cattaneo-Donati | n. 37 | 9° a - 1° c | | | |
| 6C 2300 Pescara berlina Touring | Belmondo-Balbis | n. 35 | 11° a - 2° c | | | |
| 6C 2300 Pescara spider Touring | Boratto-Mancinelli | n. 38 | 13° a - 3° c | | | |
| 6C 2300 Pescara berlina Touring | Randaccio-Sartirana | io-Sartirana n. 39 R | | | | |







| 4/4/1937 - Mille Miglia | | | | | | |
|-----------------------------------|---------------------|--------|-------------------|--|--|--|
| 6C 2300 B MM berlinetta Touring | Boratto-Guidotti | n. 119 | 4° a - 1° c (TN) | | | |
| 6C 2300 B Pescara spider Zagato | Cortese-Guatta | n. 112 | 6° a - 2° c (TN) | | | |
| 6C 2300 B MM Touring | Crivellaro-Ferraro | n. 120 | 7° a (TN) | | | |
| 6C 2300 GT spider Teagno-Barbieri | | n. 107 | 8° a (TN) | | | |
| 6C 2300 B MM berlinetta Ghia | Severi-Righetti | n. 110 | 9° a (TN) | | | |
| 6C 2300 GT berlina | Merli-Mari | n. 111 | 26° a - 8° c (TN) | | | |
| 6C 2300 | Faini-Petrini | n. 114 | 37° a (TN) | | | |
| 6C 2300 | Randaccio-Randaccio | n. 117 | 11° a (TN) | | | |
| 6C 2300 B MM berlinetta Ghia | Siena-Villoresi | n. 118 | R (TN) | | | |



Registro dei telai

Chassis register

All'epoca delle 6C 2300 e 2500, le Case automobilistiche compilavano registri manoscritti nei quali a ogni numero di telaio e di motore venivano fatte seguire le date di approntamento, di consegna, di fatturazione, di rilascio della garanzia, seguite dalle generalità del primo acquirente (spesso un agente o importatore, dunque in questi casi non si tratta di un primo proprietario).

Nel registro vendite del modello 6C 2500 sono indicati non sistematicamente anche il nome del carrozziere, la forma della carrozzeria, il colore delle verniciatura e della selleria.

L'elaborato esclusivo che presentiamo nelle pagine seguenti è impostato su una scelta dei dati disponibili nel registro vendite ufficiale, ma è stato integrato con un importante quantità di notizie tratte da ricerche documentali e da rilevazioni su vetture esistenti.

Queste ultime sono indicate con la sigla "E" posta a fine riga e nel loro complesso forniscono un'elencazione molto vasta degli esemplari sopravvissuti nel mondo. Purtroppo i volumi del registro ufficiale delle 6C 2300 e il primo volume delle 6C 2500, prodotte tra il 1939 e il 1942, sono andati distrutti nel periodo bellico e guindi non è possibile disporre di dati sistematici per tutte le 2300 e, per quanto riguarda le 2500, per le prime 118 vetture dei tipi Sport e Super Sport e per le prime 235 del tipo Turismo (ammesso che tutti i numeri siano stati utilizzati). I dati relativi a questi esemplari si riferiscono a esemplari conosciuti e sono state elaborate in base a ricerche documentali (fotografie d'epoca e visure al PRA) o mediante rilevazione su esemplari esistenti grazie al lavoro realizzato dal "Registro Internazionale 6C 2500". Va ricordato che nel periodo 1939-1942 i modelli 6C 2500 Sport e Super Sport sono numerati alla rinfusa col prefisso 915: solo nell'agosto del 1942 verrà introdotta una distinzione adottando la matricola 915.501 come primo numero di una serie di telai Super Sport e continuando a utilizzare i numeri inferiori per il modello Sport: al raggiungimento del numero 915.500 fu pertanto necessario proseguire la numerazione del modello Sport attribuendogli il prefisso 916. Vengono segnalati (con la sigla "p." e un numero) i casi in cui un esemplare ha un numero di persone trasportabili che è diverso dalla normalità, in particolare sono da segnalare i cabriolet 2 posti costruiti nel periodo bellico su telai Sport: pare strano costruire auto con solo 2 posti su questi lunghi telai ma ciò era dovuto alle difficoltà del periodo bellico per cui l'Alfa Romeo costruiva auto secondo i desideri dei clienti (che erano spesso militari) con i telai che aveva a disposizione. La sigla "TA" significa tetto apribile.

In the days of the 6C 2300s and 2500s, carmakers compiled handwritten registers in which each number of frame and of engine were made following the date of preparation, delivery, invoicing and issuance of guarantee, followed by the details of the first purchaser (often an agent or importer, so in these cases not the first owner). The sales register of the 6C 2500 model, the name of the bodywork shop, form of the bodywork, and colour of paint and upholstery are indicated in a non-systematic way. The exclusive document that we present on the following pages is based on a selection of data available in the official sales register, but has been supplemented by a considerable amount of information taken from documentary research and surveys on existing cars. These latter are indicated by the letter "E" placed at the end of the line and as a whole they provide a very lengthy listing of surviving exemplars in the world. Unfortunately, the volumes of the official register of the 6C 2300 and the first volume of the 6C 2500, produced between 1939 and 1942, were destroyed during the war and it is therefore not possible to possess systematic data for all 2300s and, as far as 2500s are concerned, for the first 118 cars of the Sport and Super Sport type and for the first 235 of the Turismo type (assuming that all numbers have been used). The data for these exemplars refer to known exemplars from this first period and were processed on the basis of documentary research (photographs of the period and file searches at the PRA, Public Car Register) or by surveys of existing exemplars thanks to the work carried out by the "International 6C 2500 Register". It should be remembered that in the period 1939-1942, the 6C 2500 Sport and Super Sport models are numbered in bulk with the prefix 915: only in August 1942 is a distinction introduced by adopting the registration number 915.501 as the first number of a series of Super Sport frames and continuing to use lower numbers for the Sport model: on reaching the number 915.500 it was therefore necessary to continue the numbering of the Sport model by assigning it the prefix 916. Cases are reported (with the initial "p." and a number) in which an exemplar has a number of transportable persons that is different from the norm, and particularly worthy of note are the 2-seater convertibles built during the war on a Sport frame: it seems strange to build a car with only 2 seats on these long frames but this was due to the difficulties of the war period so that Alfa Romeo cars were built according to the wishes of customers (who were often in the military) with the frames that were available. "TA" means sunroof.

| | Registro telai / Chassis register | | | | | |
|---------|-----------------------------------|---------------------------------|--------------|--------------|---|---|
| telaio | motore | modello / tipo carrozzeria | carrozzeria | anno telaio | primo proprietario | Е |
| chassis | engine | model / body type | coachbuilder | chassis year | first owner | E |
| 700.102 | 700.102 | 6C 2300 berlina | | , | | |
| 700.113 | 700.113 | 6C 2300 berlina | | 1934 | | |
| 700.115 | 700.115 | 6C 2300 berlina | | 01/03/34 | Enzo Ferrari, Modena | |
| 700.121 | 700.121 | 6C 2300 berlina | | | | |
| 700.134 | 700.134 | 6C 2300 GT "Freccia di Belzebù" | Touring | 23/03/34 | | Е |
| 700.135 | 700.135 | 6C 2300 cabriolet | Touring | | | Е |
| 700.140 | 700.140 | 6C 2300 berlina | | | | |
| 700.148 | 700.148 | 6C 2300 berlina | | | | Е |
| 700.154 | 700.154 | 6C 2300 cabriolet 2 p. | | | | |
| 700.157 | 700.174 | 6C 2300 cabriolet "Royal" | | | | |
| 700.179 | 700.179 | 6C 2300 | | 01/06/34 | | |
| 700.181 | 700.181 | 6C 2300 | | | (1) | Е |
| 700.185 | 700.185 | 6C 2300 torpedo | | 18/10/34 | Francesco Severi di Domenico, Modena | |
| 700.186 | 700.186 | 6C 2300 coupé "Royal" | | | | |
| 700.187 | 700.187 | 6C 2300 "Pescara" | Touring | 1934 | (2) | Е |
| 700.192 | 700.192 | 6C 2300 berlina | | 04/05/34 | | Е |
| 700.193 | 700.193 | 6C 2300 cabriolet 4 p. | | 14/05/34 | Rio Negri, Milano | Е |
| 700.200 | 700.200 | 6C 2300 coupé | Castagna | 1934 | (2) | Е |
| 700.205 | 700.205 | 6C 2300 berlinetta 2 p. | | | Benito Mussolini, Roma | |
| 700.212 | 700.212 | 6C 2300 GT cabriolet | Castagna | 1934 | | Е |
| 700.222 | 700.222 | 6C 2300 berlina | | 11/05/34 | 20/06/1934 Scuderia Ferrari, Modena | |
| 700.223 | 700.223 | 6C 2300 berlina | | | | |
| 700.237 | 700.237 | 6C 2300 spider | Brianza | 15/05/34 | Scuderia Ferrari, Modena | |
| 700.238 | 700.238 | 6C 2300 spider | Brianza | 15/05/34 | Scuderia Ferrari, Modena | |
| 700.240 | 700.240 | 6C 2300 spider | Brianza | 15/05/34 | Scuderia Ferrari, Modena | |
| 700.245 | 700.245 | 6C 2300 berlina | | | | |
| 700.250 | 700.250 | 6C 2300 GT berlina | Touring | | | |
| 700.264 | 700.264 | 6C 2300 berlina | | 10/08/34 | Enzo Ferrari, Modena | |
| 700.266 | 700.266 | 6C 2300 GT coupé | Pinin Farina | 29/08/34 | D'Enrico Fano Voyargherit, Pesaro | Е |
| 700.269 | 700.269 | 6C 2300 spider 2 p. | | 15/05/34 | Scuderia Ferrari, Modena | |
| 700.274 | 700.274 | 6C 2300 GT cabriolet | Pinin Farina | 1934 | (2) | Е |
| 700.283 | 700.283 | 6C 2300 GT cabriolet | Pinin Farina | 1934 | | Е |
| 700.298 | 700.298 | 6C 2300 berlina | | | | |
| 700.302 | 700.302 | 6C 2300 coupé "Royale" | | | | |
| 700.316 | 700.316 | 6C 2300 spider | Jankovits | 1934 | Gino & Oscar Jankovits, Fiume, Jugoslavia | Е |
| 700.321 | 700.321 | 6C 2300 GT berlina | Touring | | | Е |
| 700.322 | 700.322 | 6C 2300 berlina | | | | |
| 700.335 | 700.335 | 6C 2300 berlina | | | | |
| 700.340 | 700.340 | 6C 2300 berlina | | | | |
| 700.354 | 700.361 | 6C 2300 cabriolet | | | 14/12/1934 Umberto Morandi | |
| 700.364 | 700.364 | 6C 2300 GT berlina | | | | Е |
| 700.390 | 700.390 | 6C 2300 | | | | |
| 700.400 | 700.400 | 6C 2300 | | | | |
| 700.401 | 700.401 | 6C 2300 GT berlina | Touring | 1934 | 04/11/1934 Guido Cattaneo, Belgirate | Е |
| 700.410 | 700.410 | 6C 2300 cabriolet | | | Scuderia Maremanna (Gastone deRham), Grosseto (3) | |