

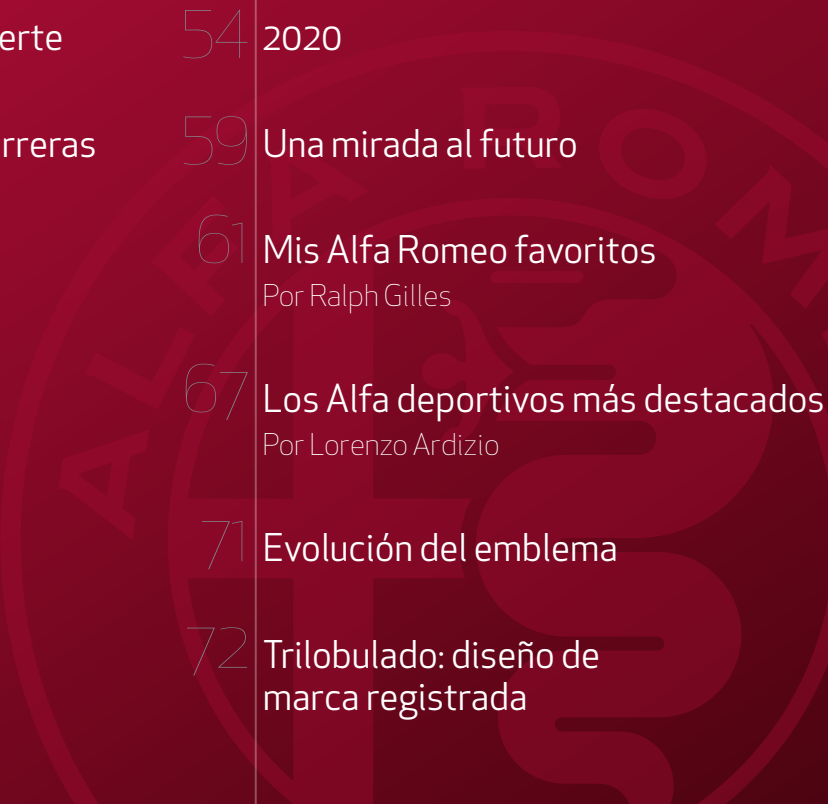
110 ANIVERSARIO



contenido



3	Bienvenida: 110 Aniversario	35	Autodelta
5	Los orígenes	39	Nuevos segmentos
6	El primer automóvil	43	Una nueva compañía
7	Tiempo de exploración	45	Auto del Año
9	El icónico logo	48	8C Competizione
11	Alfa conoce a Romeo	50	Alfa Romeo MiTo
12	La era de la posguerra	51	El centenario
14	El Quadrifoglio: más que suerte	54	2020
17	Primeras victorias en las carreras	59	Una mirada al futuro
19	Del 6 al 8	61	Mis Alfa Romeo favoritos Por Ralph Gilles
21	Nace "el Monoposto"	67	Los Alfa deportivos más destacados Por Lorenzo Ardizio
23	Entre dos guerras	71	Evolución del emblema
25	Victorias en la Fórmula 1	72	Trilobulado: diseño de marca registrada
28	La expansión		
32	Giulia: nace una estrella		



Bienvenida: 110 Aniversario

La historia de los 110 años de Alfa Romeo comenzó el 24 de junio de 1910 en Milán y está repleta de hitos alcanzados por muy pocos fabricantes de automóviles. Es una historia impulsada por la pasión en el diseño, la innovación tecnológica, el alto rendimiento y las victorias.

Celebrar estas once décadas significa hojear algunas de las páginas más importantes de la historia automotriz ... y de una manera muy especial. La historia de Alfa Romeo no se ha escrito de manera lineal, sino en episodios y momentos moldeados por los hombres, las visiones y las circunstancias históricas que transformaron a Alfa Romeo en la marca que es hoy. A continuación, comienza un viaje por algunos de los episodios clave, los vehículos y las personas que han dejado su huella en la historia de la marca. Inspirada por su ilustre pasado y valores como rendimiento deportivo, diseño y tecnología de avanzada, la marca Alfa Romeo avanza con una visión, energía y compromiso que consolidará su legado durante los próximos 110 años.







Los orígenes

Alfa Romeo se estableció oficialmente en Milán, Italia, el 24 de junio de 1910. Ese año, un grupo de emprendedores y empresarios adquirió la Società Italiana Automobili Darracq, la sucursal italiana del fabricante de automóviles francés, y sus talleres Portello en las afueras de la ciudad y establecieron A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili - "Fábrica Lombarda de Automóviles Sociedad Anónima").



El primer automóvil

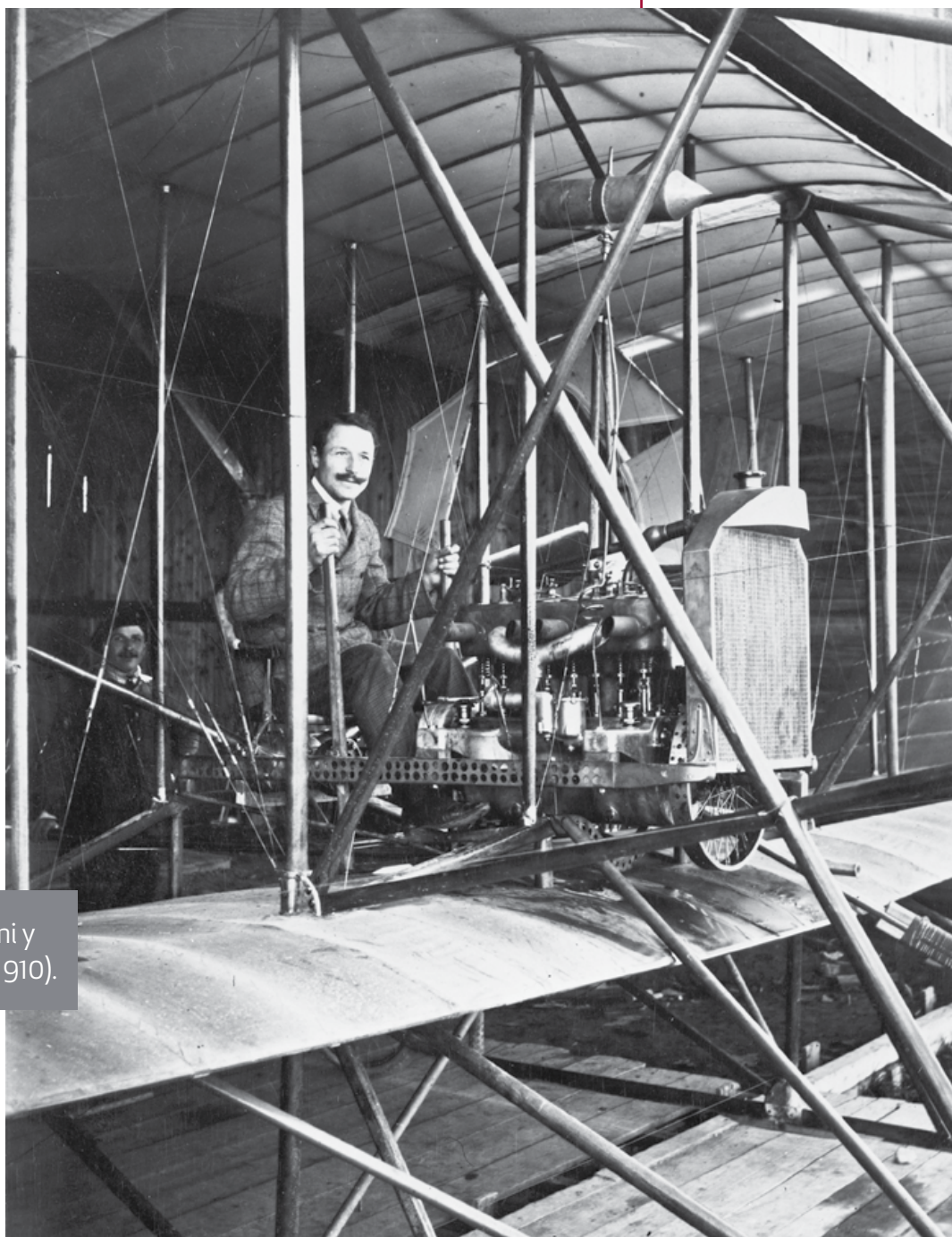
La compañía recién formada quería desarrollar un modelo completamente nuevo y original. Para hacerlo, A.L.F.A. contrató a Giuseppe Merosi, un ingeniero de primera clase especializado en motores de carreras y que trabajó para algunas de las empresas más avanzadas de la época. Bajo el liderazgo de Merosi, la compañía desarrolló el 24 HP, que hoy podrían describirse como un sedán deportivo. El vehículo ofrecía un motor de 4.1 litros que entregaba 42 hp y alcanzaba una velocidad máxima de 100 km/h (62 mph), una velocidad considerable para la época. Durante el primer año un total de cincuenta unidades fueron vendidas y el vehículo fue inscrito en la competencia Targa Florio de 1911, donde lideró la mayor parte de la carrera hasta que una "excursión" fuera de carretera le hizo abandonar. En esa época, las carreras de resistencia eran los escenarios en donde los fabricantes probaban la confiabilidad y el desempeño de sus nuevos vehículos.



Giuseppe Merosi
conduciendo el
24 HP.

Tiempo de exploración

A principios del siglo XX los inventores y empresarios empujaban no solo los límites del desarrollo automovilístico, sino también de la producción de aeronaves. A.L.F.A no fue una excepción. Mientras avanzaba en el auto de 24 HP, dos técnicos de la compañía – Antonio Santoni y Nino Franchini – obtuvieron permiso para incorporar el motor de 24 HP a un prototipo de biplano con una estructura fabricada con tubos de bicicleta. Construido en la fábrica de Portello el 17 de septiembre de 1910, Nino Franchini tomaba vuelo por primera vez desde Piazza d'Armi. Aunque el avión no tuvo un futuro comercial, contribuyó a demostrar la fiabilidad y la capacidad del primer motor fabricado por A.L.F.A.



Nino Franchini y el "Biplano" (1910).



A.L.F.A. 40/60 HP "Aerodinamica"

También se exploraba cómo mejorar la aerodinámica de la recién creada industria automovilística. Mientras que el diseño de los automóviles de la época todavía se asemejaba al de los carruajes, algunos visionarios comenzaron a soñar con formas más extremas. El prototipo 40-60 HP "Aerodinamica" fue construido por el conde Marco Ricotti de Milán, basado en el Alfa 40-60 HP. Estaba completamente cerrado, construido totalmente de metal y tenía ventanas circulares. El vehículo alcanzó una velocidad máxima de 139 km/h (86 mph).



El icónico logo

Mientras que la experimentación con los vehículos continuaba, la idea del logotipo de Alfa Romeo nació en una parada de tranvía en Milán. El diseñador Romano Cattaneo, amigo de Merosi, estaba en Piazza Castello esperando el tranvía número 14. Mientras miraba la Torre Filarete del Castello Sforzesco, construido en 1452 y un símbolo de Milán, su atención fue captada por el "Biscione", la representación gráfica de una serpiente devorando a un ser humano, y que es parte del escudo de armas de la familia Visconti la cual gobernó Milán durante buena parte de la Edad Media y el Renacimiento.



A Merosi le gustó la idea y, después de desarrollar diferentes versiones, los dos amigos decidieron que la más convincente era la que mostraba al Biscione por un lado y el emblema de la ciudad de Milán, una cruz roja sobre fondo blanco, por el otro.

El nuevo logotipo combinaba las dos crestas heráldicas sobre las que estaba escrito en oro ALFA arriba y abajo MILANO, separadas por dos nudos, para honrar a la casa real de Saboya. Este logotipo fue preparado y estuvo listo a tiempo para la producción de vehículos.





Nicola Romeo (1876-1938) –al centro– fue un ingeniero y emprendedor italiano.

Alfa conoce a Romeo

En 1913, la compañía producía 200 coches y el A.L.F.A 24 HP establecía una reputación de rendimiento, tecnología y calidad. En 1915 la compañía tenía 2.500 empleados y produjo diferentes series de los 24 HP. Sin embargo, al comienzo de la Primera Guerra Mundial, los bancos que poseían la deuda de la compañía la confiaron a un joven empresario de Nápoles llamado Nicola Romeo.

Durante la Primera Guerra Mundial la empresa fabricó equipo militar, amplió la planta de Portello y se transformó en fábrica de guerra. Así, en la factoría se produjeron compresores de motores, municiones, motores de aviones y, a partir de 1917, trenes. Solo en 1919, tras finalizar la guerra, se reanudó la producción de automóviles, inicialmente con el montaje de piezas en stock, y luego con el diseño de nuevos modelos. Daba comienzo una nueva era. El nombre de la compañía fue oficialmente cambiado a Alfa Romeo y el logotipo fue actualizado en consecuencia. Alfa y Romeo fueron colocados juntos en la parte superior separados por un guión. La tipografía también fue modificada para que resultara más lineal.



El primer logo como Alfa Romeo.



RL Targa Florio (1923)

La era de la posguerra

El Alfa Romeo RL, desarrollado por Merosi, comenzó la producción en 1922, convirtiéndose en el primer modelo deportivo de Alfa Romeo después de la Primera Guerra Mundial. El vehículo tenía un motor 6 cilindros con válvulas en la cabeza. Se desarrollaron tres versiones: Normale, Turismo y Sport.



RL Super Sport (1925)

Nicola Romeo se enfocó en la competición para desarrollar presencia de marca, ya fuera a través de la participación directa o mediante la colaboración con equipos privados. Como resultado, Alfa Romeo desarrolló una versión de competición del RL, denominada RLTF (Targa Florio). Mucho más ligero que el modelo convencional ofrecía innovaciones como carburadores dobles. La marca logró reunir un equipo de grandes pilotos entre los que figuraban Ugo Sivocci, Giuseppe Campari, Antonio Ascari y un nombre que dejó su huella en la historia del automóvil: Enzo Ferrari.



RL (1922-1927)



Enzo Ferrari en la Targa Florio de 1920 conduciendo un Alfa Romeo 40/60 de carreras.



Enzo Ferrari y Nicola Romeo.

El Quadrifoglio: más que suerte

Existen diferentes historias sobre el origen del trébol de cuatro hojas (quadrifoglio, en italiano) que adornaba a los primeros Alfa Romeo de carreras y que hoy se utiliza para designar a los modelos de más alto desempeño de la marca. Sin embargo, hay que remontarse a 1923 para conocer la verdad. En vísperas de la XIV edición de la prestigiosa Targa Florio, Alfa Romeo decidió no dejar nada al azar: el equipo preparó una versión específica "Corsa" (de carreras) del nuevo RL, la obra maestra de Giuseppe Merosi. El nuevo "tres litros" de competición era más ligero, más corto y más poderoso. La compañía también decidió convocar a los mejores pilotos del momento: Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Giulio Masetti, Enzo Ferrari y Ugo Sivocci. A estos dos últimos les reservaron una versión más agresiva, con un mayor desplazamiento de 3,154 cc y 95 hp.

Pero, como para ganar carreras no es suficiente tener solo los mejores vehículos y pilotos, la compañía decidió pintar un amuleto en los capós de sus autos: un trébol verde de cuatro hojas.



El propio Vincenzo Florio relató la legendaria carrera con conmovedoras palabras que describen un momento fascinante y único en el deporte motor: "... la emoción de la multitud al ver al ganador llegar estaba en el pico de intensidad. Justo entonces el coche de Ascari apareció entre las colinas. En la curva de la estación de Cerda, el Alfa de Ascari se detuvo y, junto con el mecánico, el conductor luchó por hurgar en esa maraña de artilugios para devolver la vida al motor. Algunos minutos dramáticos pasaron y varios mecánicos corrieron al rescate. Finalmente, el coche arrancó, pero cruzó la línea de meta con cuatro personas más a bordo. Los comisionados de carreras no consideraron válida la llegada en esas condiciones y obligaron a Ascari a volver. Como no pudo encontrar a su propio mecánico, agarró a un espectador que se había colado en el área de reabastecimiento de combustible para echar un vistazo, subió al vehículo, lo arrancó de nuevo, volvió al lugar donde se había detenido, y una vez más cruzó la línea de meta. Pero para entonces ya habían pasado algunos minutos, y Ascari perdió su victoria porque, mientras tanto, Sivocci le arrebató el primer lugar."

Ugo Sivocci
pilotando el
RL TF.



El coche de Sivocci, el ganador, llevaba el trébol verde de cuatro hojas sobre un fondo blanco con forma de diamante. El Quadrifoglio de Ascari, segundo, estaba pintado sobre un fondo triangular. Otro RL, pilotado por Masetti, llegó en cuarto lugar. Esta fue una gran victoria para la marca y convirtió al Quadrifoglio en un logotipo real que, desde entonces, distingue a todos los vehículos de carreras Alfa Romeo.



El emblema original del Quadrifoglio

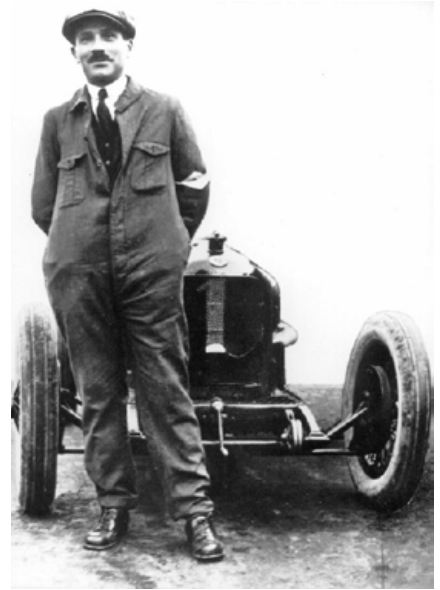


El emblema actual del Quadrifoglio

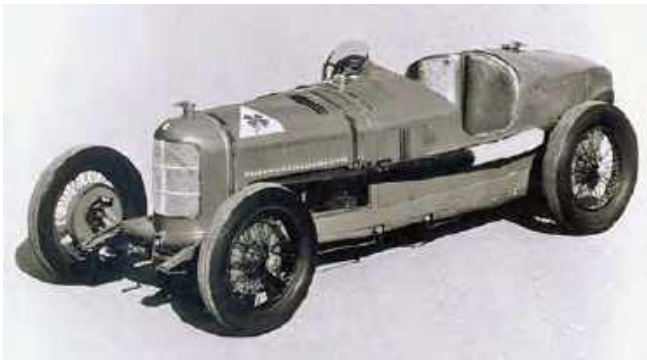
Para más imágenes de los modelos Quadrifoglio visita:
<http://www.media.fcaemea.com/em-en/gallery/1439>
Video: <https://youtu.be/NqrmXNOEQa0>

Primeras victorias en las carreras

También en 1923, Alfa Romeo había sustituido a su ingeniero en jefe Giuseppe Merosi por Vittorio Jano, gracias en parte a la persuasión del joven piloto Enzo Ferrari. El primer modelo de Jano fue el Alfa Romeo P2, impulsado por el primer motor de 8 cilindros supercargado de Alfa con dos carburadores colocados después del compresor.



Vittorio Jano



GP Tipo P2 (1925-1930)



GP Tipo P2 (1924)



6C 1500 Super Sport (1928)

El Alfa Romeo P2 ganó el primer Campeonato Mundial de Automóviles en 1925. En total el P2 ganó 14 Grandes Premios y varias carreras importantes, incluyendo la Targa Florio, y se convirtió en uno de los coches deportivos icónicos de de aquella década.

El P2 fue seguido por el Alfa Romeo 6C, cuyo nombre hacía referencia al motor de 6 cilindros en línea. El 6C 1500 fue lanzado en 1928 seguido por el más potente 6C 1750, que alcanzaba una velocidad máxima de 95 mph (152 km/h) y contaba con un chasis diseñado para flexionar y ondular sobre superficies irregulares. El 6C ganó múltiples carreras en 1929, incluyendo los Grandes Premios de Bélgica, España, Monza y la Mille Miglia. La mayoría de los coches fueron vendidos como chasis rodante y con carrocerías de especialistas como Zagato y Touring Superleggera. El 6C se convirtió en un éxito en la industria a principios de los años 30, ganando carreras y concursos de elegancia por igual.



6C 1500 Sport (1928-1929)



6C 1750 (1930)

Del 6 al 8

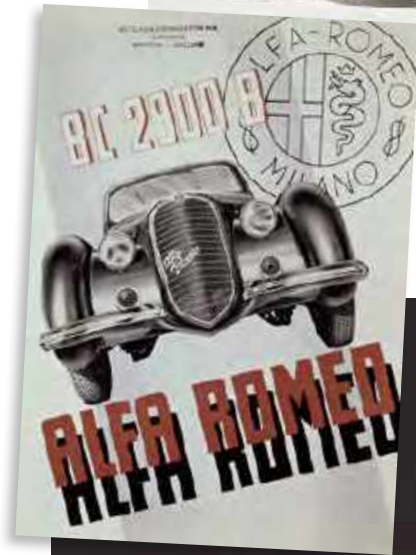
Jano también fue responsable del legendario motor de 8 cilindros en línea del 8C con supercargador. Este fue el principal motor de carreras desde su introducción en 1931 hasta el final de su producción en 1939, dejando su huella con innumerables victorias y siendo el motor de elección en diferentes modelos de Alfa Romeo. El 8C fue un verdadero super auto que logró vencer en las más prestigiosas carreras de la época con una tecnología de vanguardia y un diseño espectacular que llevó al mismo Henry Ford a afirmar: "Cuando veo un Alfa Romeo, me quito el sombrero!"

8C 2300 Le Mans (1931)





8C 2300 (1931-1934)



8C 2900 Le Mans (1938)

Nace "el Monoposto"

Además de en los coches deportivos de dos plazas, el motor fue utilizado a partir de 1932 en el primer vehículo de carreras de un solo asiento (monoplaza) de la historia, el Monoposto Tipo B' - P3. La fiabilidad de su motor era indiscutible y los nombres de pilotos famosos como Giuseppe Campari, Enzo Ferrari, Tazio Nuvolari y Achille Varzi se convirtieron en sinónimo de Alfa Romeo, ganando con él muchas carreras legendarias: Mille Miglia (11 victorias, un récord aún no superado), las 24 Horas de Le Mans (cuatro victorias consecutivas), la Targa Florio, y una larga lista de Grandes premios internacionales. Además, las valiosas lecciones técnicas aprendidas de las carreras se transfirieron a modelos de producción de serie.



8C 2300 Monza



Tipo B - P3 (1932)



Tipo B Aerodinamica (1934)

Otro vehículo de Alfa Romeo que llamó la atención en la década de los 30 fue el Bimotore, un automóvil experimental diseñado por Luigi Bazzari para Scuderia Ferrari basado en el Alfa Romeo Tipo B al que añadió un segundo motor de 8 cilindros detrás del conductor moviendo el tanque de combustible a la parte lateral del vehículo. El Bimotore era extremadamente potente pero difícil de manejar. Solo se fabricaron dos unidades y, aunque no tuvieron el éxito de otros Alfa en las carreras, con Tazio Nuvolari al volante llegó a alcanzar una velocidad máxima de más de 337 km/h (209 mph).



Bimotore (1935)



Entre dos guerras

La recesión mundial que siguió la crisis de 1929 tuvo repercusiones en la expansión de Alfa Romeo: la compañía fue absorbida en 1933 por el estado italiano. Ugo Gobbato fue nombrado Director General y, en 1935, la compañía fue militarizada y todo el equipo de carreras fue confiado a la Scuderia Ferrari. Es a partir de entonces cuando se crean muchos coches legendarios de Alfa Romeo, como el 6C 2300, 6C 2500, 8C 2300 y 8C 2900. Bajo la dirección de Ferrari, Alfa Romeo ganó más carreras que cualquier otro fabricante en 1934. En 1939, se colocó la primera piedra para la nueva fábrica de Pomigliano d'Arco, cerca de Nápoles, dedicada enteramente a la fabricación de aeronaves.

Sin embargo, el estallido de la Segunda Guerra Mundial anuló los ambiciosos planes de la compañía. Como en la mayoría de las industrias italianas, Alfa Romeo se convirtió a la producción de guerra y sus plantas fueron bombardeadas por los aliados. La planta de Portello dejó de funcionar por completo después de los daños sufridos el 20 de octubre de 1944.



Los trabajos se reanudaron en abril, después de la firma del tratado de paz. El 6C 2500 Freccia d'Oro (Flecha de Oro) fue el primer vehículo de posguerra construido por Alfa Romeo y fue completamente desarrollado por un departamento interno de Alfa Romeo. Producido en la planta de Portelo en 1947, el vehículo presentaba señales de diseño que se convertirían en puntos de referencia distintivos como la unión del escudo central con las dos tomas de aire laterales.

6C 2500 Freccia d'Oro (1947)



6C 2500 Villa d'Este



Fotografía firmada por Rita Hayworth a bordo del 6C 2500 Super Sport.



Alfa Romeo 158

Victorias en la Fórmula 1

En 1950, se inauguró el nuevo Campeonato del Mundo de Fórmula 1, y para el Tipo 158 – conocido como “Alfetta” – significó 11 victorias en 11 carreras, con Giuseppe “Nino” Farina ganando el título. Al año siguiente, Juan Manuel Fangio ganó el título en el Tipo 159, un coche de carreras de 425 hp capaz de alcanzar una velocidad máxima de 290 km/h (180 mph), gracias al motor de 1,500cc más potente jamás fabricado. Estas victorias cimentaron la reputación de Alfa Romeo como una referencia a tener en cuenta en el mundo de las carreras.

Video: <https://youtu.be/ThZPWwVmxXA>



Nino Farina conduciendo el Alfa Romeo 158 en el Gran Premio de Silverstone (1950).



Tipo 159 Alfetta (1951)

A pesar de dominar el circuito, Alfa Romeo necesitaba concentrar sus esfuerzos en el relanzamiento de vehículos para el mercado general y decidió retirarse de las carreras invicto. El 1900 hizo su debut en el mercado, como el primer coche Alfa Romeo hecho en una línea de montaje y producido sin un chasis separado. Presentado en el Salón del Automóvil de París de 1950, fue el primer Alfa Romeo ofrecido con volante a la izquierda y fue etiquetado como “el sedán familiar que gana carreras.”



1900 Berlina
(1950-1958)



1900 SS (1954)



Alfa Romeo
1900 C52 "Disco
Volante" Cupé
prototipo (1952)

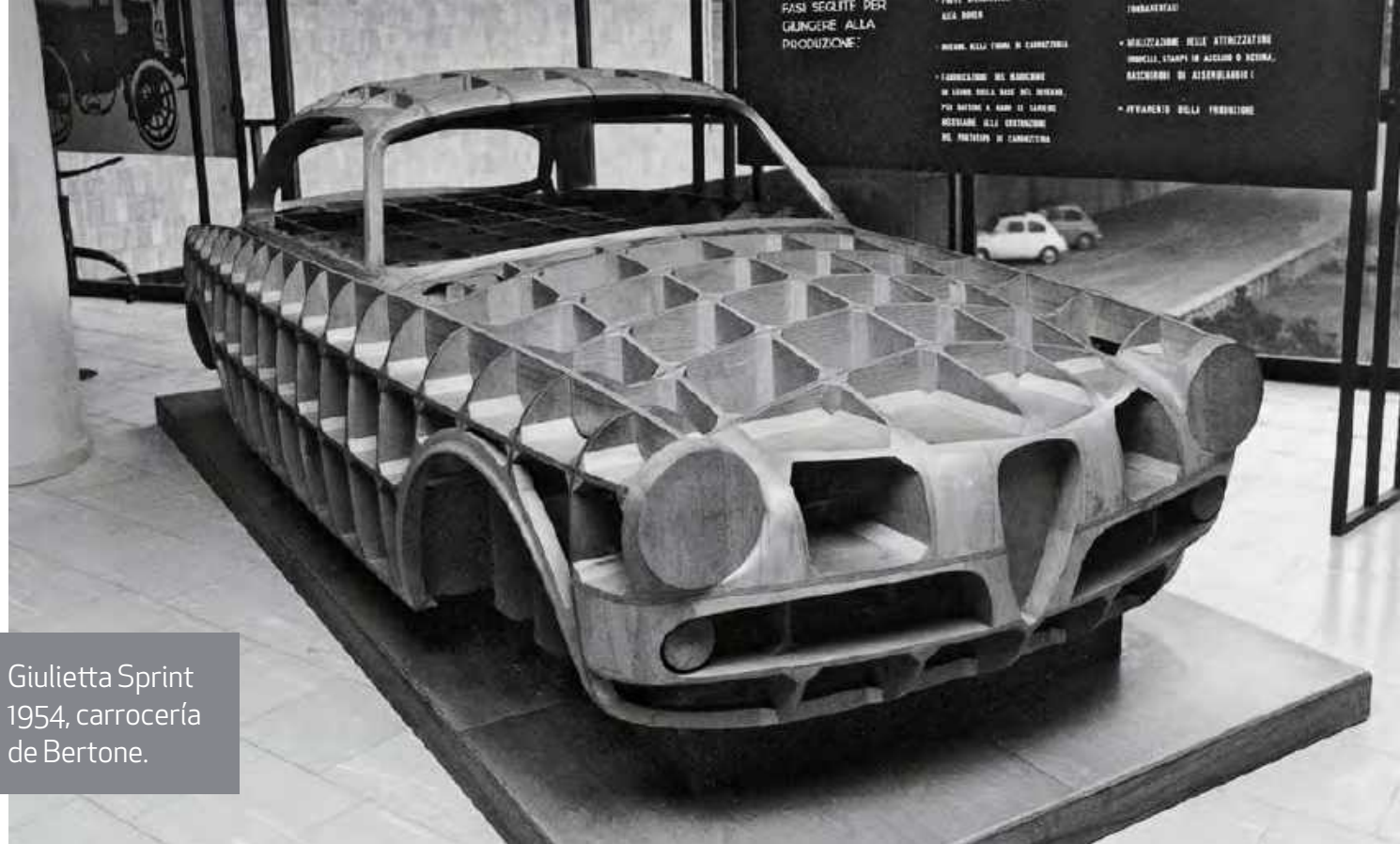
La expansión

Mientras que Alfa Romeo se retiró de los Grandes Premios, la compañía desarrolló una serie de coches de carreras experimentales. El Alfa Romeo 1900 C52 "Disco Volante" (italiano para "Platillo Volador") tenía una carrocería aerodinámica probada en túneles de viento y era capaz de alcanzar una velocidad de casi 249 km/h (150 mph). Tres Spiders fueron hechos en 1952, con un motor de 2 litros de aleación de cuatro cilindros. Un año más tarde uno fue modificado en un cupé, y otro en una Spider de aspecto más convencional con motor de 6 cilindros de 3 litros. Cuatro de los cinco coches de aspecto futurista construidos en total sobreviven.



Alfa Romeo
1900 C52
"Disco Volante"
Prototipo (1952)





Giulietta Sprint 1954, carrocería de Bertone.



Giulietta Sprint (1954)

Mientras tanto, la compañía cambió radicalmente durante la década de 1950, transformándose en un fabricante a gran escala que se concentró en la producción de automóviles en serie, vehículos industriales, motores navales y diésel para aplicaciones industriales.

El Giulietta Sprint fue presentado en 1954 en el Salón del Automóvil de Turín. Este cupé – junto con un spider (1955) y un sedán (1955) – sería crucial, y no solo para la historia de Alfa: estableció nuevos parámetros (este fue el primer coche de producción masiva con un motor de doble árbol de levas hecho enteramente de aluminio) y encarnó la voluntad italiana de emerger de los años oscuros de la guerra. Además, consolidó la vocación de Alfa Romeo como gran fabricante de automóviles. El Giulietta Sprint ofreció rendimiento y manejo únicos en el segmento y se vendió tan bien que los pedidos tuvieron que ser suspendidos solo unos días después de su introducción.





Giulietta Berlina (1955)



Giulietta Spider (1955)

Además, las líneas del Alfa Romeo Spider se convirtieron en un símbolo de los vehículos italianos de producción en serie en los años 50.

Importado a Estados Unidos por un distribuidor que estaba dispuesto a ofrecer una versión descapotable del Giulietta en América, Alfa Romeo comenzó a exportar coches a Estados Unidos en 1961. El Giulietta es uno de los iconos del renacimiento automovilístico de la posguerra y de los años de la "Dolce Vita": la gente lo llamó "el amor italiano". Otros derivados de Giulietta se produjeron durante este período, incluyendo el Sprint Veloce, el Giulietta Sprint Speciale, el TI y el más ligero, más rápido y listo para competir Giulietta SZ.

Giulietta SZ
Coda tronca
(1960)



Giulia: nace una estrella

Ocho años después del éxito de la Giulietta, Alfa Romeo dio a conocer el Giulia TI en el Autódromo de Monza el 27 de junio de 1962. Con un coeficiente aerodinámico récord de 0,34, un peso de 2,205 libras (1,000 kg) y el empaque de un motor de 1570 cc, el Giulia era bien conocido por su manejo alegre, aceleración y dinámica de conducción general destacable entre los automóviles compactos europeos.

El éxito de ventas del Giulia llevó a Alfa Romeo a ampliar el taller y abrir una nueva planta en Arese, cerca de Milán. Esta planta pasó a ser la sede de Alfa Romeo hasta 1986.



Giulia TI Super





2600 Sprint (1962)



Giulia Berlina (1962-1978)



Giulia 1600 Sprint Speciale (1963-1965)

Al final de su larga carrera, el Giulia y sus múltiples derivados – como el Sprint, el Spider Duetto (1966) y el sedán – alcanzaron el objetivo excepcional de un millón de unidades producidas. El Spider Duetto es sin duda el más famoso de los modelos, ya que fue el coche deportivo icónico conducido por Dustin Hoffman en la película de Hollywood de 1967 “El Graduado”. Solo se construyeron 6,325 unidades del Spider 1600. El modelo fue reemplazado por la Spider Veloce de 1750, el Spider 1300 Junior y el 2000 Spider Veloce, fabricado hasta 1994.



Alfa Spider 1600
(1966-1994)



Autodelta

Mientras que la producción en segmentos de volumen se expandía, fiel a su legado, Alfa Romeo continuaba compitiendo en las pistas. En 1961 Autodelta fue creado y se convirtió en el departamento de carreras de Alfa Romeo.

El equipo fue victorioso en pistas de todo el mundo con modelos como el Giulia TZ – que significa Tubulare Zagato (1963) – y TZ 2 (1965). Los modelos formaban parte del esfuerzo de la empresa por competir en la categoría Gran Turismo.



Debut del Giulia TZ en Monza, durante 'La Copa FISA' 1963, con Lorenzo Bandini.

Giulia TZ2





Giulia Sprint GTA
and Giulia TZ



Giulia Sprint GTA
(1965)

El equipo también desarrolló el Giulia GTA, Grand Turismo "Alleggerita" o ligera. Con un peso de solo 1,642 libras (745 kilogramos), el GTA tenía paneles de aluminio en lugar de acero, rines de aleación de magnesio y ventanas laterales de plástico transparente. Los GTA se fabricaron en versiones de calle (Stradale) o completamente para pista (Corsa) preparados en su totalidad por Autodelta.

El Giulia GTA ganó siete Campeonatos de Europa y múltiples carreras internacionales, convirtiéndose en uno de los Alfa Romeo más emblemáticos de la historia. Para la marca representaba un nuevo paradigma: el coche de uso cotidiano que gana carreras. El eslogan en ese momento era "Una vittoria al giorno con la macchina di tutti i giorni" (Una victoria cada día con el automóvil de uso diario).



33 Stradale

En 1967, un nuevo auto deportivo debutó: el Tipo 33. No solo ganó el Campeonato Mundial en 1975 y 1977, sino que también inspiró uno de los mayores iconos de la marca: el 33 Stradale (italiano para "calle"). Construido enteramente a mano y con la configuración de motor central, el Stradale fue uno de los primeros supercoches del mundo, con una velocidad máxima de 260 km/h (162 mph). Solo se construyeron 18 vehículos, pero este pequeño número de unidades tuvo un gran impacto para la marca. Todavía hoy, el Stradale 33 es una de las expresiones más altas de un cupé deportivo de motor central.



La planta de Portello, ahora incorporada a la creciente ciudad de Milán, era insuficiente para satisfacer la demanda. La producción se transfirió gradualmente a la nueva fábrica situada en Arese, al noroeste de Milán. El 29 de abril de 1968, la marca también estableció la primera piedra para una nueva planta en Pomigliano d'Arco en Nápoles y construyó un prototipo de pista de pruebas en Balocco en la región de Piamonte.

Equipo de carreras Alfa Romeo – “I magnifici 7” (Los 7 Magníficos) – en el Centro de Pruebas Balocco.



Nuevos segmentos

Alfa Romeo continuó ampliando su cartera con el lanzamiento del Alfasud, un coche rápido y compacto, equipado con una serie de sofisticadas soluciones mecánicas, incluyendo un motor de 4 cilindros opuestos con tracción delantera.



Alfasud (1971)

La producción del Alfetta comenzó en Arese al año siguiente. Este sedán deportivo con mecánica sofisticada (motor delantero, tracción trasera y eje posterior De Dion) fue líder en su segmento durante muchos años. El Alfetta GT (1974), GTV (1975), seguido por el sedán Nuevo Giulietta (1977), fueron la columna vertebral de la producción en la planta de Arese.

Alfetta (1972)





Alfetta GT (1974)

La pasión por el desempeño – en la calle y en la pista – continuó en la década de 1970. Inspirada en el prototipo presentado en la “Expo” de Montreal de 1967, la marca lanzó la versión de producción del Montreal en 1970. Con líneas agresivas, un motor V8 de carreras y un gran rendimiento, el Montreal fue uno de los icónicos gran turismo de los años 70.

Alfa Romeo Montreal



33 TT12 (1973-1975)



La marca ganó dos títulos del Campeonato del Mundo en los años setenta: en 1975 con el 33 TT 12 (Campeonato de Fabricantes) y en 1977 con el 33 SC 12 (Campeonato de Prototipos). Alfa Romeo también estuvo activo en la Fórmula 1 con el modelo Tipo 179 y una alineación de pilotos que incluía a Mario Andretti.



Tipo 33 SC12 Turbo



33 TT 12 (1973-1975)



Mario Andretti y el auto de carreras Tipo 179 F1 (1981).



182 T Formula 1 (1982)

Una nueva compañía

En 1986 el Grupo Fiat adquirió Alfa Romeo, que produjo el nuevo sedán de cuatro puertas 164 (1987). El vehículo fue diseñado por Pininfarina y fabricado en la planta de Arese.



Alfa Romeo 164 (1987)

Basado en el Alfa Romeo 156, un sedán de tracción delantera diseñado por Walter de Silva que ganó el Auto del Año Europeo en 1998 y fue un éxito comercial, Alfa Romeo desarrolló el modelo 156 D2 listo para competición. Con 310 HP, caja de cambios secuencial de seis velocidades, diferencial de deslizamiento limitado de serie y un peso de 2150 libras (975 kilogramos), el vehículo capturó 13 campeonatos en Italia y Europa.



Frankfurt 1997

156 (1997)



Nicola Larini (1998)



Michael Schumacher y Gabriele Tarquini con el Alfa 156 GTA en el Circuito de Mugello (2003).

Auto del Año

Otro Auto del Año Europeo para la marca fue el 147, lanzado en el Salón del Automóvil de Turín 2000.

Originalmente presentado solo en tres puertas, pronto se unió el de cinco puertas. En el verdadero estilo Alfa Romeo, versiones más deportivas de los 147 fueron lanzadas. Con un potente motor V6 de 3.2 litros, el 147 GTA fue un éxito inmediato en el segmento de los "hot hatch".

Alfa 147
GTA (2002)



Alfa 147 GTA CUP (2002)



Maurizio Campani, ganador en Monza durante la primera carrera European Alfa Challenge reservado para el Alfa 147 GTA Cup (2005).



Alfa GT (2003)

Presentado en el Salón del Automóvil de Ginebra en 2003, el Alfa GT diseñado por Bertone, fue un cupé de cuatro plazas con un concepto de estilo que recuerda al Giulietta Sprint. Otro vehículo presentado en la feria de Ginebra, primero como concepto diseñado por Giugiaro, fue el Alfa Romeo Brera. Este vehículo marcó el regreso de la compañía al segmento cupé 2+2. El vehículo ofrecía un techo acristalado panorámico, controles electrónicos de tracción y de estabilidad de serie en todas las versiones.



Alfa Brera (2005-2010)





8C Competizione

En el Salón del Automóvil de Frankfurt de 2003 nació otro ícono, cuando la compañía presentó el 8C Competizione. El vehículo de producción vio la luz en 2007, con un motor V8 Ferrari de 4.7 litros y 450 hp. Con solo 500 unidades, este supercoche fue para los coleccionistas y un puñado de afortunados propietarios. Se unió al 8C Spider en 2008, que mantuvo las mismas características mecánicas y el mismo rendimiento que el cupé. La primera parte de su nombre se refiere a la arquitectura del motor de 8 cilindros 4.7 que dominó los circuitos de carrera en los años 30 y 40. La otra sección rindió homenaje al 6C 2500 Competizione Coupé que Fangio manejó en las carreras de Mille Miglia de 1950. El vehículo contaba con una velocidad máxima de casi 300 km/h (185 mph).



8C Spider (2008)



Alfa Romeo MiTo

Con un diseño inspirado en el supercar 8C Competizione, el Alfa Romeo MiTo hizo su debut en 2008 en el Castello Sforzesco de Milán como el modelo de entrada de la marca para atraer a un público más joven en el segmento de los hatchbacks pequeños. Un año después, se presentó la versión de alto desempeño Quadrifoglio Verde en el marco del Salón de Frankfurt. Dentro de las innovaciones tecnológicas destacan la transmisión de doble embrague (TCT), selector para ajustes de manejo (D.N.A.), diferencial electrónico Q2, así como una extensa gama de motores con potencias que oscilan entre 78 y 170 HP. El nombre se debe a la conjunción de Milán (donde fue diseñado) y Turín (donde fue fabricado). Recibió muchos premios alrededor del mundo por su diseño y desempeño.



MiTo Quadrifoglio Verde (2014)

El centenario

Para celebrar su centenario en el año 2000, la marca revivió el Giulietta. El Centro Stile Alfa Romeo diseñó el nuevo Giulietta, un hatchback de cinco puertas con un inconfundible aspecto Alfa Romeo, capaz de expresar tanto agilidad como un alto grado de confort en el uso diario. Utilizando sofisticadas soluciones de suspensión, dirección activa de doble piñón y tecnologías de fabricación de última generación, el Giulietta alcanzó excelentes niveles de confort a bordo, características dinámicas y de seguridad (tanto activa como pasiva).



Giulietta Collezione (2015)

Giulietta
Sprint (2014)





4C and 4C Spider (2016)



El motor turbo 1,750 totalmente de aluminio con inyección directa del 4C.

En 2015, el esperado cupé 4C de motor central hizo su debut, con una estructura monocasco repleta de fibra de carbono/ aluminio construida a mano, una transmisión de 6 velocidades de doble embrague y un motor turbo de 1.75 litros de 4 cilindros con 237 hp y 258 libras-pies de torque. Pesando aproximadamente 2,400 libras (1,088 kg), el 4C era capaz de acelerar de 0-60 mph en poco más de 4 segundos. Un año más tarde, Alfa Romeo presentó el 4C Spider, que entregó el mismo rendimiento estimulante que el cupé, mientras que solo agregaba 22 libras (10 kg) de peso.





Stelvio and Giulia (2017)

El regreso del Giulia en 2016 y la introducción del Stelvio en 2017 culminaron la década con estilo. El Giulia, un sedán deportivo de alto rendimiento de clase mundial con un motor turbo de 2.0 litros de 280 Hp de serie y, más notablemente, una versión Quadrifoglio con un V6 twin-turbo de 2.9 litros, 505 Hp derivado de Ferrari, ganó tanto el premio de Motor Trend Car of the Year 2018 como un lugar en la lista de los 10 Best Cars 2018 de Car and Driver. Montado en la misma plataforma y ofreciendo los mismos trenes motrices, el Stelvio, llamado así por el famoso paso Stelvio en Italia, siguió los pasos del Giulia, ganando múltiples premios y estableciéndose como el referente entre los crossovers SUV de alto rendimiento.

En 2018 y en colaboración con el Equipo Sauber F1, Alfa Romeo regresó a la Fórmula 1 después de más de 30 años alejados del deporte motor.



Alfa Romeo Sauber F1 Team (2018)

2020

En su 110 aniversario, la marca sigue avanzando en términos de diseño, rendimiento y tecnología, con Giulia y Stelvio recibiendo nuevos interiores y sistemas avanzados de asistencia al conductor. En su interior, cada modelo cuenta con una pantalla de info-entretenimiento táctil de 8.8 pulgadas de serie; una consola central rediseñada con almacenamiento mejorado, nuevo selector de marchas y cargador inalámbrico para teléfono, nuevo volante forrado en cuero más suave, diales rediseñados y perillas que ofrecen una mejor sensación y retroalimentación. Un nuevo paquete denominado Active Driver Assist Package que ofrece funciones autónomas de nivel 2, asistencia para embotellamientos o congestiones viales, mantenimiento activo de carril, reconocimiento de señales de tráfico y detección de conductores somnolientos.



Stelvio Quadrifoglio



Stelvio Quadrifoglio





Giulia Quadrifoglio



Para conmemorar el 110 aniversario, Alfa Romeo presentó en marzo el Giulia GTA, un sedán de alto desempeño de edición limitada que se remonta al famoso Giulia Sprint GTA 1965 que dominó las carreras de coches deportivos en su tiempo. Para el nuevo modelo, GTA, que significa "Gran Turismo Alleggerita" o "Gran Turismo Aligerado", representa un ahorro de peso de alrededor de 220 libras (100 kg), así como un aumento de aproximadamente 30 caballos de fuerza del motor doble turbo 2.9 litros V6 derivado de Ferrari. El resultado es una increíble relación peso-potencia de solo 2.8 kg/hp (6.2 lb/hp).



Giulia GTA



Giulia GTA

El GTA cuenta con una amplia aplicación de fibra de carbono por dentro y por fuera, así como una cabina inspirada en las carreras, repleta de alcántara en el volante, tablero, paneles de puertas y asientos de cubo. Una versión GTAm (modificada) más extrema y legal para calle, elimina los paneles de la puerta y los asientos traseros en favor de una jaula antivuelco y asientos delanteros más agresivos con cubiertas de fibra de carbono. Con su GTA, los afortunados propietarios también recibirán una cubierta de coche Goodwood, casco Bell con la insignia GTA, y traje de carreras, guantes y zapatos de la marca Alpinestars.

Una mirada al futuro

Alfa Romeo mira hacia atrás solo para avanzar. Inspirada por una combinación única de tecnología y sensaciones, así como rendimiento mecánico y pasión, la marca aprovecha su innovador diseño italiano, avanzada tecnología y alto rendimiento para construir una visión de futuro y explorar nuevos segmentos.



En el Salón del Automóvil de Ginebra de 2019, Alfa Romeo reveló el concepto Tonale, un nuevo Crossover SUV que se posicionará por debajo del Stelvio. Al igual que el Stelvio, el Tonale recibe su nombre de una famosa carretera – el paso Tonale – ubicada en los Alpes italianos. El concepto Tonale, diseñado en el Centro Stile de Alfa Romeo en Turín, fue presentado en Ginebra con un tren motriz híbrido enchufable, representando el futuro de la marca en electrificación y el segmento de los crossovers compactos Premium. Al auténtico estilo Alfa Romeo, el Tonale ha ganado múltiples premios, incluyendo “Best Concept Car Design” por Auto & Design y “Most Beautiful Show Car” en el 35º Festival Internacional del Automóvil.



Mis Alfa Romeo favoritos



Por Ralph Gilles
Director de Diseño, FCA.

Seleccionar mi Alfa Romeo favorito es una tarea muy difícil, ya que hay tantos modelos significativos y hermosos que han agradado al mundo en los últimos 110 años.

Para mí hay varios Alfa que son más significativos que otros. Mido esto simplemente por el hecho de que todavía nos referimos a ellos hoy en día, ya sea para la inspiración de diseño como seguimos a manejar cuidadosamente su ADN o en conversaciones con Alfistas y la comunidad general de entusiastas.

Alfa Romeo Disco Volante 1952

El Disco Volante fue solo un prototipo, pero ¡vaya, qué hermoso experimento con las formas! Acertadamente nombrado, ya que en su momento debió de haber parecido algo de otro universo. Su forma de trampa de viento es algo que tomamos más en serio que nunca hoy en día, como la aerodinámica es uno de los aspectos más importantes del diseño de coches modernos. Aunque creo que, en el caso del Disco Volante, se trataba más de provocación que de ciencia.



Alfa Romeo Giulia TZ (1964) / TZ2 (1965)

Este coche realmente borró la línea entre el coche de calle y el auto de carreras, comenzando esencialmente con la tendencia de la forma sigue a la función que hoy todavía explotamos. El TZ era un coche de carreras tubular con una cuidadosa distribución de peso y principios aerodinámicos que lo convirtieron en un coche de carreras muy exitoso, así como un impresionante coche de calle. El TZ podría haber sido un coche de homologación especial como los entendemos hoy. El TZ2, que llegó solo un año más tarde, mejoró el diseño mediante la adición de una cabina hundida. Uno de los detalles más entrañables del diseño es el corte de la parte trasera que todavía hoy inspira a los diseñadores.





Alfa Romeo 8C 2900 1937

El 8C es un Alfa que ha ganado los más significativos concursos de elegancia alrededor del mundo y es tan hermoso que la mayoría de los propietarios de otros coches en los pasillos temen su presencia. Extremadamente fotogénico, y aún mejor a la vista en persona, el 8C ha ayudado a establecer el lado superior del ADN de Alfa Romeo.

Alfa Romeo Giulia GT 1963

Este coche reemplazó al hermoso y muy exitoso Giulietta Sprint. Para mí y muchos entusiastas esta forma de la carrocería, que se mantuvo en producción por poco más de 10 años, dejó una marca indeleble como el Alfa Romeo accesible favorito de todos los tiempos. Tal vez algo de eso tiene que ver con el dominio de la versión GTA como un coche deportivo, batiendo a gigantes en pistas de carreras de todo el mundo, así como su capacidad de ser una belleza sin esfuerzo como un gran turismo de lujo. Me encanta su rostro, lleno de carácter y presencia con el Scudetto orgullosamente presidiendo. Al final tiene mucho que ver con sus líneas simples pero útiles... Ese hombro atemporal que corre por toda la parte lateral del coche todavía se muestra en muchas carrocerías modernas, al igual que lo hace su capó en forma de campana para mantener sus proporciones perfectas.





Alfa Romeo Tipo 33 Stradale 1967

Para mí y muchos diseñadores es el diseño de Alfa Romeo favorito de todos los tiempos. Considerado por muchos por ser el primer supercar... esencialmente una versión de calle del coche de carreras. Su diseño estaba claramente enfocado al desempeño y su disposición era una propuesta extrema para la época, con una innovadora configuración de motor central y proporciones a ras del suelo en la búsqueda del centro de gravedad más bajo posible. Desde mi punto de vista lo más llamativo son las formas bellamente esculpidas que parecen evocar las curvas del cuerpo de una mujer. También aprecio su diseño muy limpio que no está contaminado por agujeros y respiraderos extraños. Una escultura impresionante para ver en persona. Continúa inspirándose y su espíritu vive en el moderno 4C. Quizás ha inspirado a muchos otros ya que la mayoría de los supercoches todavía honran sus proporciones.

Alfa Romeo Montreal 1970

Aunque se mostró por primera vez como un coche concepto en la Expo de Montreal en 1967, la versión de producción se mantuvo fiel al llamativo auto conceptual, con sus luces de cabeza semi-ocultas. Los diseñadores utilizaron esas ranuras distintivas del pilar B para celebrar algo de la magia del motor central que se estaba convirtiendo en la tendencia en el diseño italiano del momento. Pero como una hazaña de empaquetado del coche, verdaderamente se las arregla para llevar un enorme V8 bajo el capó delantero. Se ha convertido en el favorito de los diseñadores. Si no el más bonito de Alfa, es sin duda uno de los más memorables.



cia en el diseño italiano del momento. Pero como una hazaña de empaquetado del coche, verdaderamente se las arregla para llevar un enorme V8 bajo el capó delantero. Se ha convertido en el favorito de los diseñadores. Si no el más bonito de Alfa, es sin duda uno de los más memorables.

Alfa Romeo Brera 2005

Recuerdo ver este vehículo en el Salón del Automóvil de Ginebra 2002, y pensé: Giorgetto Giugiaro lo ha hecho de nuevo. El coche de producción, que llegó tres años más tarde, fue un trabajo fantástico gracias a un frente distintivo y una deliciosa marca de hombro GT. Brera siguió inspirando una gama de Alfa Romeo, y estableció un nuevo nivel de agresividad en el carácter de los coches deportivos de la marca.



Alfa Romeo 4C 2013

El 4C será un futuro coleccionable, si no lo es ya. Un orgulloso portador del ADN Alfa tanto en espíritu como en diseño. La pasión de los ingenieros de Alfa Romeo se manifiesta en las proporciones extremas, la estructura de fibra de carbono y la obsesión por el ahorro de peso. El diseño es provocativo, ya que agita el alma como los coches que cuestan cinco veces su precio. Para mí se trata de la presencia del coche – es imposible ignorar y no querer aplaudir su propia existencia.
¡Viva Alfa Romeo!





Los Alfa deportivos más destacados

Por Lorenzo Ardizio
Curador del Museo
Storico de Alfa Romeo.

GP Tipo P2 (1925)

Ganó el primer Campeonato del Mundo, pero también representa el punto de inflexión que crea el ADN de la marca: ligero, ágil, esencial y victorioso.



Tipo 158 "Alfetta"

Representa el borde de la tradición de Alfa Romeo antes de la guerra (doble árbol de levas, transeje, supercargador) y abrió la era del deporte motor moderno, ganando dos Campeonatos del Mundo de F1.



Giulia Sprint GTA

El icono de la posguerra de Alfa Romeo: un coche de carreras ganador con la misma tecnología y diseño de los coches de producción en serie. La marca es ahora inclusiva.





33 Stradale

El vínculo más cercano entre un coche de calle y uno de pista. Pero también el manifiesto de la "belleza sustentadora": su diseño es una consecuencia de la función y el rendimiento.



Giulia Quadrifoglio

Es la síntesis del ADN de Alfa Romeo: tecnología (materiales, ligereza, equilibrio), rendimiento, placer de conducción y diseño. Pero también está orgulloso de la tradición de Alfa Romeo y es capaz de ser el protagonista de su época.



material adicional

69 Evolución del emblema

70 Trilobulado: diseño de marca registrada

Evolución del emblema



1910-1915



1918-1925



1925-1945



1960-1972



1950-1960



1946-1950



1972-1982



1982-2014



2015-Current



Trilobulado: diseño de marca registrada

A lo largo de los años, los vehículos Alfa Romeo han presentado una inconfundible “cara de trilobulado”, o frontal con tres componentes clave, que transmite diseño funcional, estilo elegante y dinamismo.

Inicialmente, a partir de 1910, la parte frontal de un Alfa Romeo consistió en un radiador flanqueado por las luces. El diseño de las piezas mecánicas no dejó mucho espacio para el estilo. Pero un perfil más aerodinámico junto con las letras colocadas en el radiador y la malla para impedir el paso de gravilla fueron suficientes para identificar la marca y transmitir emoción.

1910
24 HP



1929
6C 1750 SS



1936
6C 2300B



A medida que el automóvil se fue desarrollando, los difusores y para-choques pasaron a integrarse en la parte delantera. Más tarde, el radiador fue reubicado de nuevo dentro del cuerpo, tras una toma de aire en forma de una rejilla que era modelada por el diseñador antes que por el ingeniero. En este periodo – a mediados de la década de 1930 – el escudo Alfa Romeo hizo su aparición. Fue adoptado oficialmente como un símbolo de la época de la Freccia d’Oro durante los años de la posguerra.

1939
6C 2500



Sin embargo, el escudo, cada vez más definido por los requisitos de estilo, comenzó a ser demasiado pequeño para enfriar el motor. Para solucionarlo se recurrió a tomas de aire en los lados, que dieron lugar al distintivo “trilobulado” que se convertiría en un rasgo distintivo de la parte delantera de los Alfa Romeo y que ha llegado hasta nuestros días.



1947
6C 2500
Freccia D'Oro

1950
1900



1954
Giulietta Sprint



En la década de 1950 los difusores formaron parte de la carrocería del vehículo y de la estructura. La parte frontal se convirtió en una estructura única, generalmente dominada por una toma de aire – un trilobulado en el caso de Alfa – con los faros y parachoques dispuestos alrededor de esta zona. En un período que vio carrocerías estandarizadas, debido a la baja flexibilidad de las primeras líneas de montaje europeas, la parrilla frontal del coche fue el elemento más importante para reconocer e identificar una marca. Así, el “scudetto”, la parrilla en forma de escudo que era la pieza central del trilobulado, se convierte en la característica prominente del rostro de Alfa Romeo.

Las modas, tendencias y gustos de cada período personificaron la evolución del trilobulado: líneas sinuosas e imponentes para el 1900, una mirada más delgada para el Giulietta, aerodinámica e inclinada para el Giulia.

1962
Giulia



1966
Spider Duetto



1972
Alfetta



1987
Alfa 164



Luego vino la década de 1970 con las líneas angulosas, a veces incluso cuadradas que iban a dominar hasta el final de la década de 1980.

Trilobulado: diseño de marca registrada

1997
Alfa 156



Las líneas se alisaron con el 164, pero no fue hasta el 156 que hubo un cambio real en la dirección: los elementos de diseño más relevantes de Alfa Romeo fueron reinventados de una manera moderna y futurista. El escudo regresó como el enfoque de la parte delantera, los faros con exteriores perfilados albergaban lentes redondeados y el trébol se convirtió en la característica estilística de la que provenían todas las líneas del automóvil. En generaciones más recientes, la importancia del trilobulado y las características de diseño tradicionales de Alfa Romeo se han hecho más evidentes, ya que el escudo se ha hecho más grande y más imponente y se ha convertido en el punto de partida para un capó en forma de V.

2003
8C Competizione



Trilobulado: diseño de marca registrada



2019
Giulia
Quadrifoglio

El linaje “facial” de los modelos actuales de Alfa Romeo se remonta en el tiempo al diseño único y los orígenes funcionales del Trilobulado.



2018
Stelvio
Quadrifoglio

