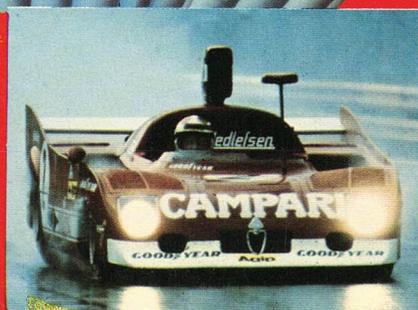




una leggenda chiamata
Alfa Romeo



Le auto, i personaggi e i trionfi dell'Alfa Romeo in un eccezionale album di 96 figurine a colori appositamente realizzato per gli amici di Topolino

Quello che state per sfogliare è, cari ragazzi, un album davvero speciale. Prima di tutto perchè non è un semplice album di figurine. E' anche un meraviglioso "libro" che vi racconta e vi fa vedere, con l'aiuto di tante bellissime foto ancora inedite, tutta la storia dell'Alfa Romeo e quella esaltante dei suoi eroi: i tecnici e i piloti che con le loro imprese sportive hanno reso famoso in tutto il mondo il nome dell'Alfa Romeo e l'ingegno italiano.

E poi perchè questo album-libro è stato creato solo per i lettori di Topolino e soltanto voi potrete raccogliere le stupende 96 figurine che qui vanno incollate e che riproducono le foto a colori di tutte le più belle auto dell'Alfa Romeo: dalla prima, costruita nel 1910, la famosa Torpedo, fino all'ultima, la Nuova Giulietta del 1981.

TOPOLINO, INFATTI, VI REGALERA' TUTTE LE FIGURINE IN 10 INSERTI SPECIALI CHE SARANNO INSERITI NEI SEGUENTI NUMERI:

TOPOLINO n. 1362 del 31/12/81	16 figurine
TOPOLINO n. 1363 del 7/01/82	16 figurine
TOPOLINO n. 1364 del 14/01/82	8 figurine
TOPOLINO n. 1365 del 21/01/82	8 figurine
TOPOLINO n. 1366 del 28/01/82	8 figurine
TOPOLINO n. 1367 del 4/02/82	8 figurine
TOPOLINO n. 1368 del 11/02/82	8 figurine
TOPOLINO n. 1369 del 18/02/82	8 figurine
TOPOLINO n. 1370 del 25/02/82	8 figurine

Non perdetevi, dunque, se volete completare questa stupenda raccolta, nessuno dei numeri sopra elencati. Topolino avrà in serbo per voi altre sorprese. E ora... buon divertimento!

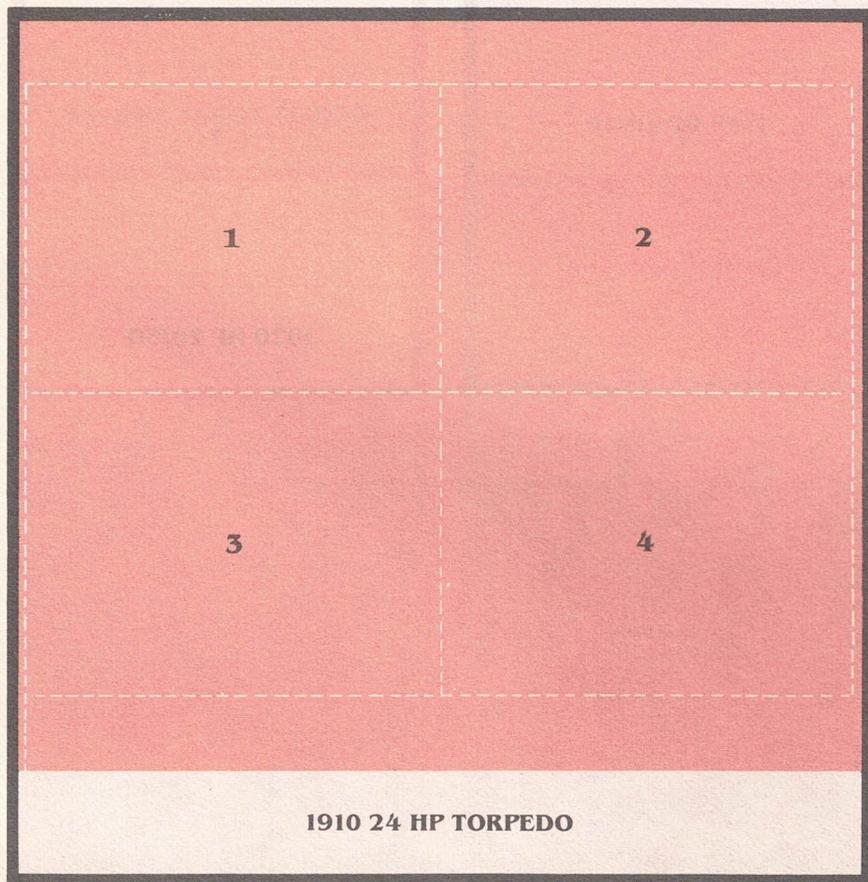
TOPOLINO - ALFA ROMEO

Tutto cominciò agli inizi del secolo

Era, infatti, l'estate del 1910. Milano è già una grande città, operosa e moderna. E' un periodo di grandi scoperte e di fervide iniziative nell'industria e nei commerci. Sulle strade di Milano piene di negozi e di gente indaffarata, i cavalli e le carrozze stanno ormai per lasciare il posto ai tram e alle automobili. Ma sono auto che vengono da fuori, addirittura dall'estero. Ma i milanesi, già famosi per il loro spirito di iniziativa, non stanno con le mani in mano e decidono di dare a Milano e all'Italia tutta una nuova fabbrica di auto. Dovrà essere una fabbrica capace di "sfornare" auto del tutto nuove e diverse, sia nella linea che nella tecnica, e dovranno far diventare famosi nel mondo l'intelligenza e l'operosità degli italiani. L'occasione si presentò quando, proprio in quell'anno, una ditta francese che montava le sue auto in un piccolo stabilimento alla periferia di Milano, in una località chiamata Portello, decise di

chiudere la sua attività. Un gruppo di industriali milanesi si offrì di acquistare il piccolo stabilimento e per la somma – pensate un pò! – di un milione e duecentomila lire l'affare fu subito fatto.

I nuovi proprietari milanesi chiamarono la loro nuova società "A.L.F.A.", cioè Anonima Lombarda Fabbrica Automobili e si misero subito al lavoro. Affidarono lo stabilimento nelle mani di Giuseppe



Merosi che fu quindi il primo progettista delle auto dell'ALFA e gli "ordinarono" di creare subito un nuovo modello. Giuseppe Merosi non perse tempo e in quello stesso autunno la sua prima creatura venne alla luce. Si chiamava Torpedo 24 HP ed è la protagonista della prima figurina di questo album. Il mondo rimase sbalordito: raggiungeva i 100 Km all'ora! Ma la vera novità di quella macchina era un'altra cosa. La Torpedo, infatti, pur avendo prestazioni da auto sportiva, era una berlina, cioè una macchina destinata a tutti e che poteva essere guidata da tutti. Aveva, cioè, quelle caratteristiche che da quel momento in poi avranno sempre tutte le auto dell'ALFA e le distingueranno da tutte le altre. Per questo, i responsabili dell'ALFA decisero subito di impiegare le loro auto nelle competizioni sportive. E' "nell'inferno della corsa", quando l'auto viene sollecitata al

5

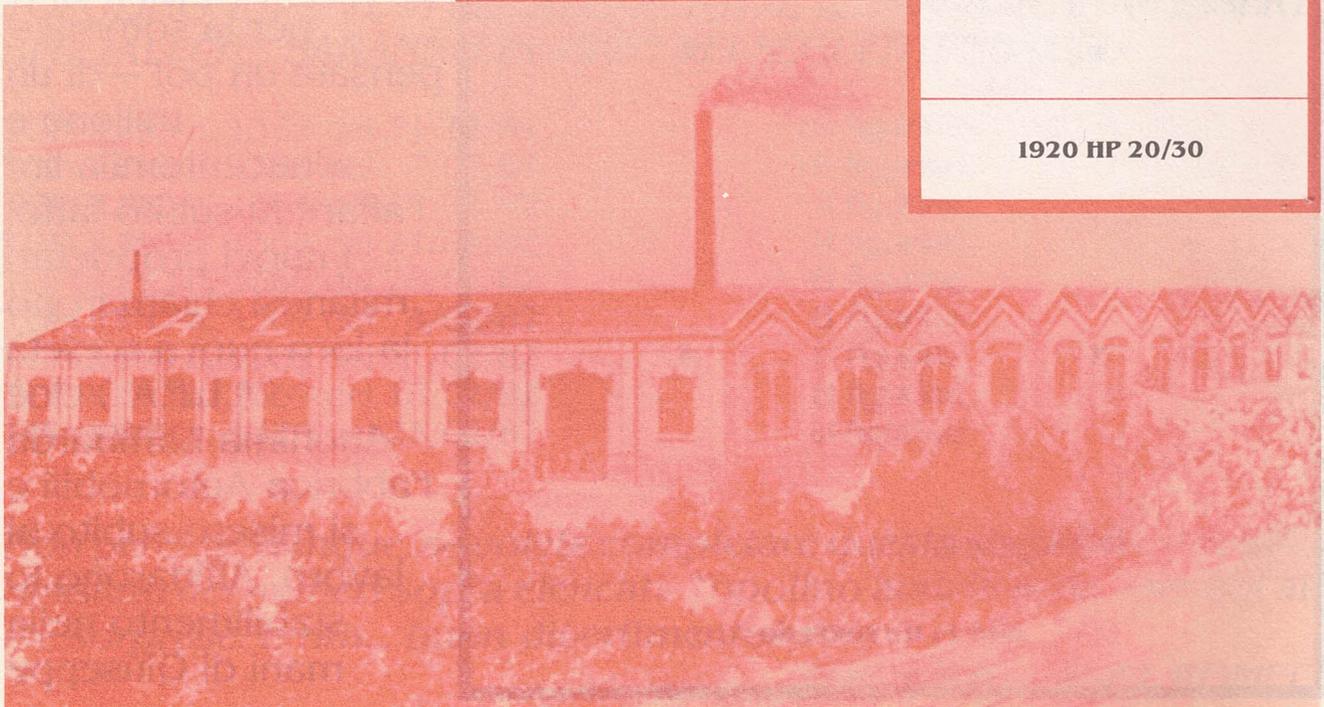
1911 HP 15

6

1913 HP 40/60

7

1920 HP 20/30

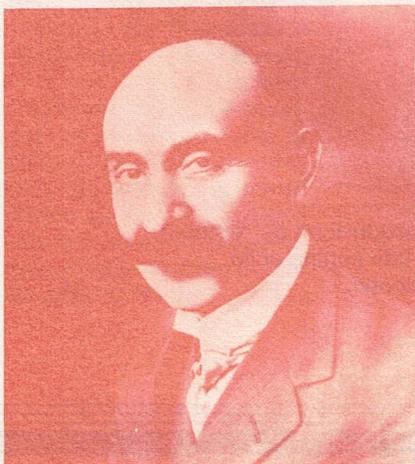
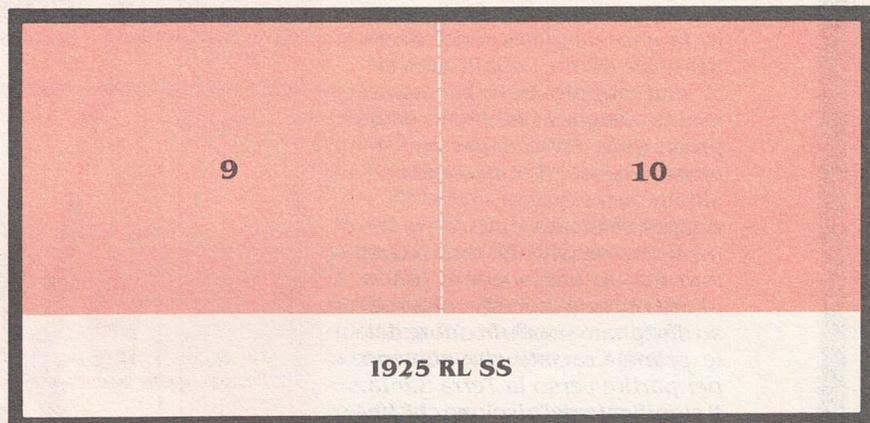


Il vecchio stabilimento dell'Alfa.

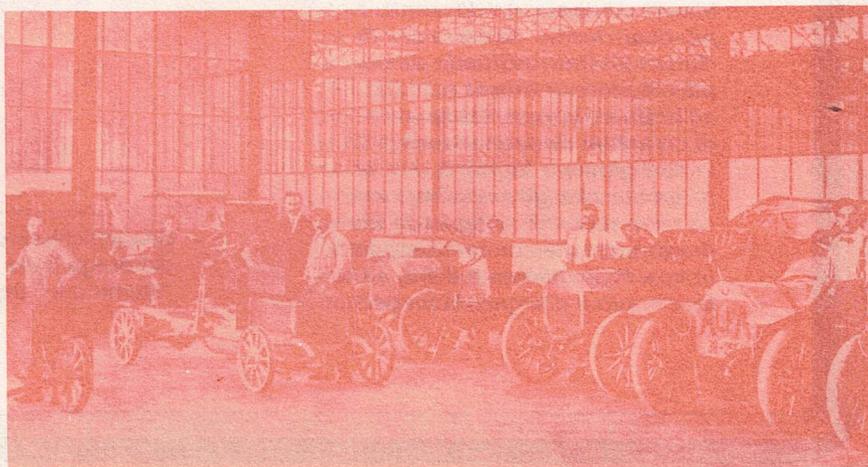
massimo, che si possono ottenere infatti le migliori indicazioni per rendere sempre più sicure e più soddisfacenti nelle prestazioni le auto destinate a tutti. Ma ecco, mentre i primi italiani si pavoneggiano sulle auto uscite dallo stabilimento di Portello e mentre la Torpedo si impegna, via via potenziata, nelle prime gare automobilistiche, arrivano, purtroppo, gli anni della Prima Guerra Mondiale. L'Italia vive anni duri e anche l'ALFA fa fatica ad andare avanti. La società viene così acquistata nel 1915 dall'Ing. Nicola Romeo che, a guerra finita, decide di riprendere la produzione delle auto. Nascono così ufficialmente le auto Alfa-Romeo e con questo nome riprendono a partecipare alle corse. Si chiude così il periodo cosiddetto "pionieristico" della storia dell'Alfa Romeo.

Eccoci ora arrivati al 1924. È l'anno che segna il secondo periodo della storia dell'Alfa Romeo, quello esaltante delle grandi vittorie sportive.

Da qui fino al 1950 il nome Alfa Romeo diventa famoso ed invidiato in tutto il



L'ing. Nicola Romeo. Con lui l'A.I.f.a. diventa ufficialmente Alfa Romeo.

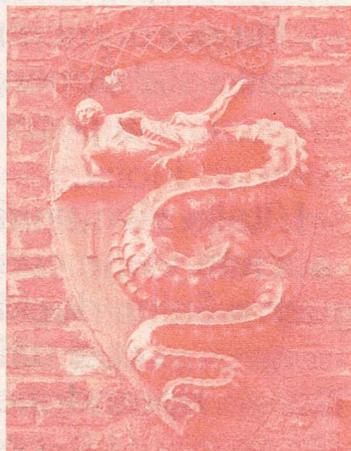


Un marchio carico di Storia

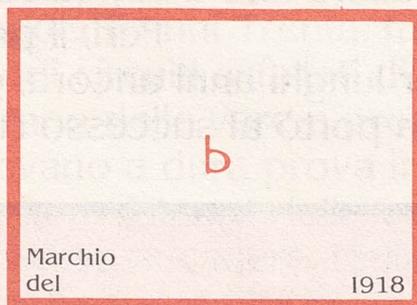
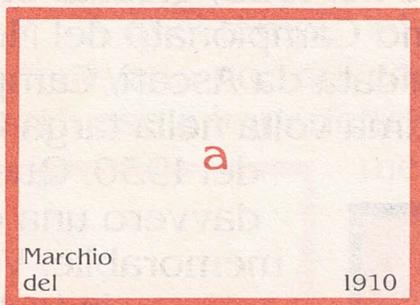
I marchi di molte Case Automobilistiche derivano, di solito, dalle iniziali della Società, come, ad esempio, la Fiat o la Rolls Royce. Il marchio dell'Alfa Romeo è invece "immerso" nella Storia ed è in pratica la fusione di due stemmi prestigiosi: la croce rossa del Comune di Milano e il biscione dei Visconti, signori di Milano. Ma voi sapete qual è il significato antico di questi due stemmi? Noi abbiamo fatto un giro in biblioteca e fra libri e stampe antiche siamo riusciti a scoprirlo.

Vediamo il primo, quello del Comune di Milano, che fu disegnato in uno stendardo addirittura nel 1045. Allora, i nobili della città e il popolo non andavano molto d'accordo ed erano sempre in lotta. I nobili avevano un vessillo rosso, il popolo un vessillo bianco. Proprio nel 1045 si riappacificarono e fusero insieme i loro vessilli. Ne fecero così uno nuovo che aveva il fondo bianco ed una croce di color rosso disegnata sopra, in onore delle prime Crociate che stavano per partire verso la Terra Santa. Il significato del biscione che tiene in bocca un uomo (o un bambino?), simbolo dei Visconti, è più controverso. Si narra che fu Matteo Visconti il Grande, diventato Signore di Milano nel 1295, ad ordinare ai suoi "disegnatori" di creare un nuovo stemma per la sua giovane Signoria. Fra le proposte che gli presentarono ce n'era una che raffigurava un drago-serpente con un uomo in bocca. Probabilmente il suo autore copiò il disegno da un vec-

Un antico stemma visconteo scolpito sulla facciata del Palazzo Arcivescovile di Milano.



Una antichissima riproduzione del simbolo del drago tratta da una pagina dello "Stemmario" dei Visconti.



chio codice ecclesiastico dov'era raffigurato l'Arcangelo San Michele che con la destra trafigge un drago, simbolo del demone, e con la sinistra libera dalle sue fauci un uomo-bambino, simbolo del popolo di Dio. Ora dovete sapere che, mentre per la religione il drago e il serpente erano simboli di crudeltà e di perfidia, per l'araldica militare e per la mitologia il serpente e il drago erano simboli di eroismo, di saggezza e di potenza. Molti re antichi, infatti, ce l'avevano come simbolo nei loro scudi e nelle loro insegne. Fra questi, anche i re longobardi, che furono i primi dominatori della Lombardia dopo i Romani. Forse fu per tutti questi motivi che la proposta piacque a Matteo Visconti e il biscione, sia pure leggermente modificato nel corso dei secoli, divenne così il simbolo perenne della città di Milano.

Naturale quindi che la giovane Società Alfa scelse come suo marchio i due stemmi carichi di storia della città dov'era appena nata. Il marchio apparve per la prima volta sui radiatori delle auto ALFA nel 1910. Come vedete nella prima figurina c'era scritto solo Alfa. Poi, quando arrivò l'Ing. Nicola Romeo, la scritta si completò e divenne Alfa Romeo.

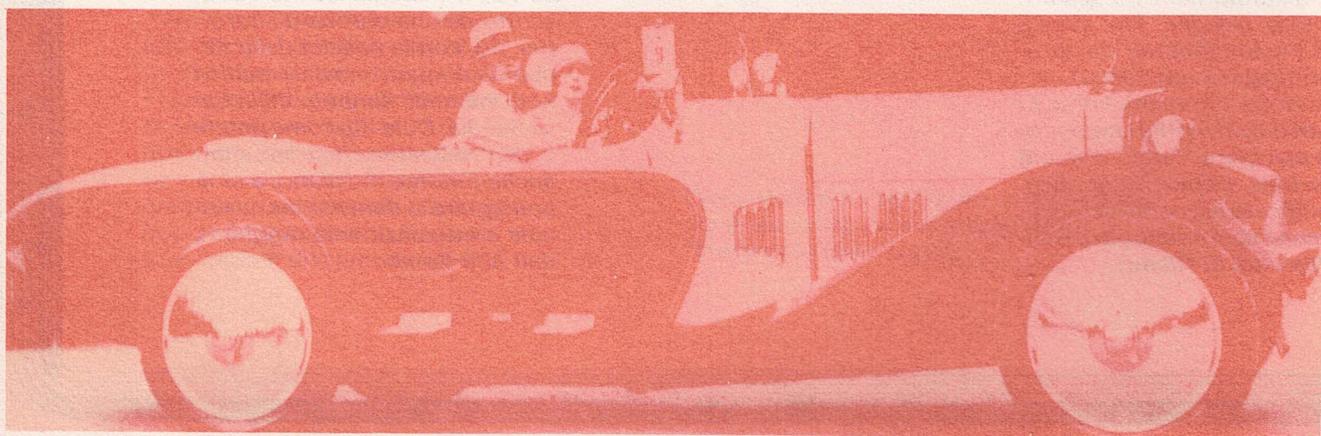
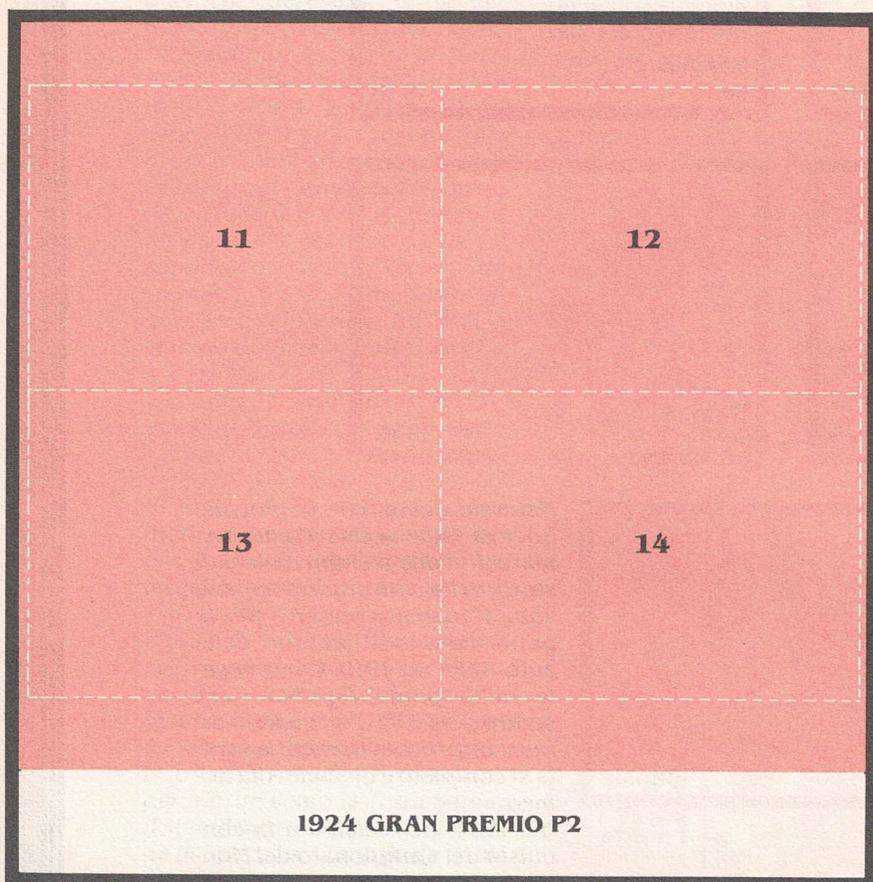
Nel 1924, per celebrare la conquista del Campionato del Mondo, vinto da Campari sulla famosa P2, il marchio venne circoscritto da una corona d'alloro. Nel '46, con la nascita della Repubblica, sparirono dal cerchio i nodi sabaudi, simbolo della Casa Savoia. E dal '71, come potete vedere nell'ultima figurina, sparì anche il nome di Milano, a simboleggiare la dimensione nazionale e internazionale raggiunta dall'Alfa Romeo.

mondo, simbolo di auto che vincono sempre, sicure, potenti e belle.

Questo periodo è legato al nome di Vittorio Jano, considerato uno dei più grandi e geniali progettisti non solo dell'Alfa Romeo ma anche dell'automobilismo mondiale. Egli arriva a Milano nel 1924 e nello stesso anno crea la celeberrima P2 che vinse quasi tutti i Gran Premi europei di allora fino a conquistare nel 1925, guidata da Brilli Peri, il primo Campionato del Mondo.

La P2 vinse per lunghi anni ancora, guidata da Ascari, Campari e Achille Varzi, che la portò al successo l'ultima volta nella targa Florio del 1930. Quella fu davvero una corsa memorabile. Varzi è in testa ma all'improvviso, per un contraccolpo della vettura a causa della strada dissestata, perde la ruota di scorta che staccandosi fora il serbatoio della benzina. Il traguardo è vicino ma la benzina cola via a fiotti. Il motore comincia a starnutire. Il meccanico che gli sta a fianco cerca di

del 1930. Quella fu davvero una corsa memorabile. Varzi è in testa ma all'improvviso, per un contraccolpo della vettura a causa della strada dissestata, perde la ruota di scorta che staccandosi fora il serbatoio della benzina. Il traguardo è vicino ma la benzina cola via a fiotti. Il motore comincia a starnutire. Il meccanico che gli sta a fianco cerca di

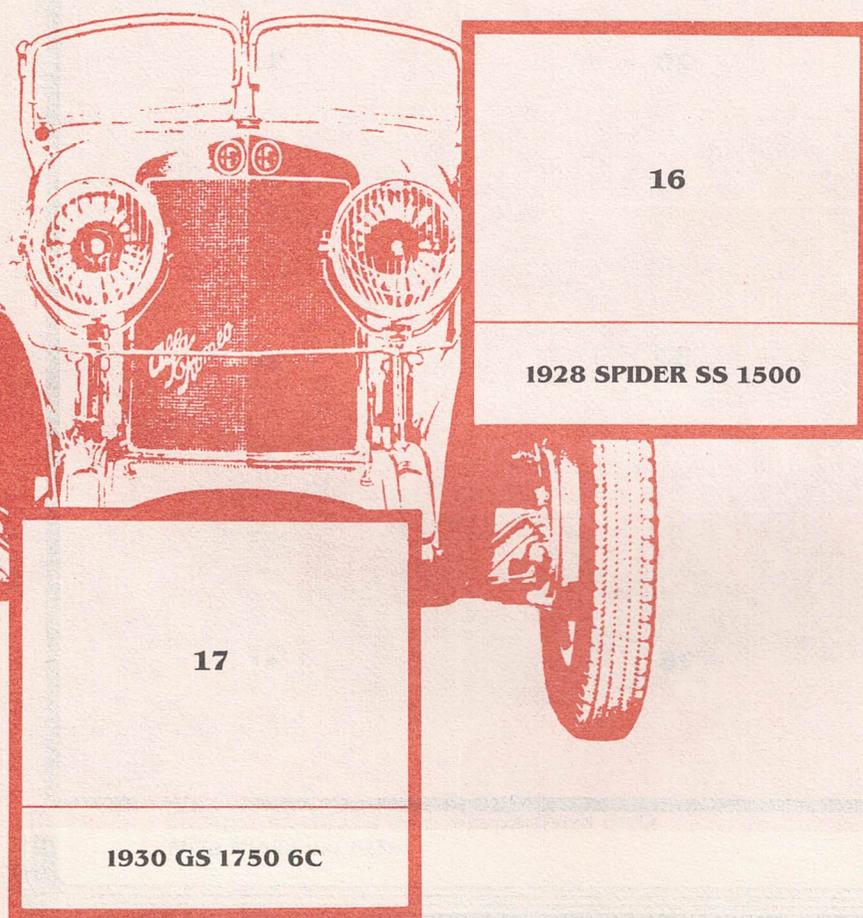
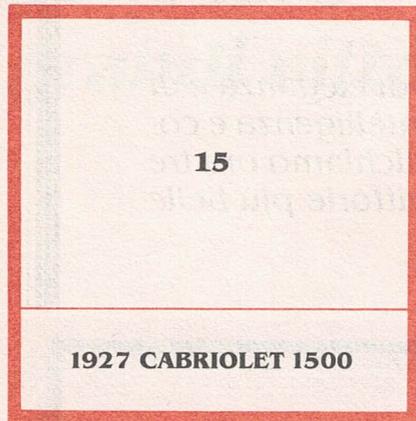


versare nel serbatoio, al volo (Varzi non vuole fermarsi a nessun costo!), una tanica di benzina. Ne cola un po' sulla carrozzeria rovente ed ecco, scoppia un incendio. Il meccanico strappa allora lo strapuntino dell'abitacolo e con quello riesce a spegnere le fiamme. E così, affumicati come due spazzacamini ma felici, riescono a tagliare vittoriosi il traguardo!

A quei tempi, nei ruggenti anni Trenta, tutte le corse, che si tenevano non sui comodi circuiti asfaltati di oggi ma su strade tortuose e imperfette, erano delle vere e proprie avventure che

mettevano a dura prova il coraggio dei piloti e la resistenza delle vetture, e dove tutto poteva accadere. Nella edizione del 1931 della Targa Florio, ad esempio, accadde questo: sul più bello della corsa cominciò a piovere ed era in testa una Bugatti priva di parafanghi alle ruote anteriori. Il fango schizzò sugli occhialoni del pilota che, accecato, fu costretto a fermarsi e a ripartire poi a lenta

andatura, convinto che anche gli altri sarebbero stati costretti a fare la stessa cosa. E invece, sull'Alfa Romeo guidata dal grande Nuvolari i parafanghi c'erano, eccome!



Le 9 figurine speciali di questa pagina ti faranno apparire uno splendido manifesto degli anni Trenta.

Il nome dell'Alfa Romeo è già per tutti simbolo di eleganza e di prestigio. Un prestigio conquistato con fatica, intelligenza e coraggio "nell'inferno delle corse": per questo dedichiamo ora tre pagine del nostro album alle immagini delle vittorie più belle conquistate in corsa dai piloti Alfa Romeo.

19

20

21

22

23

24

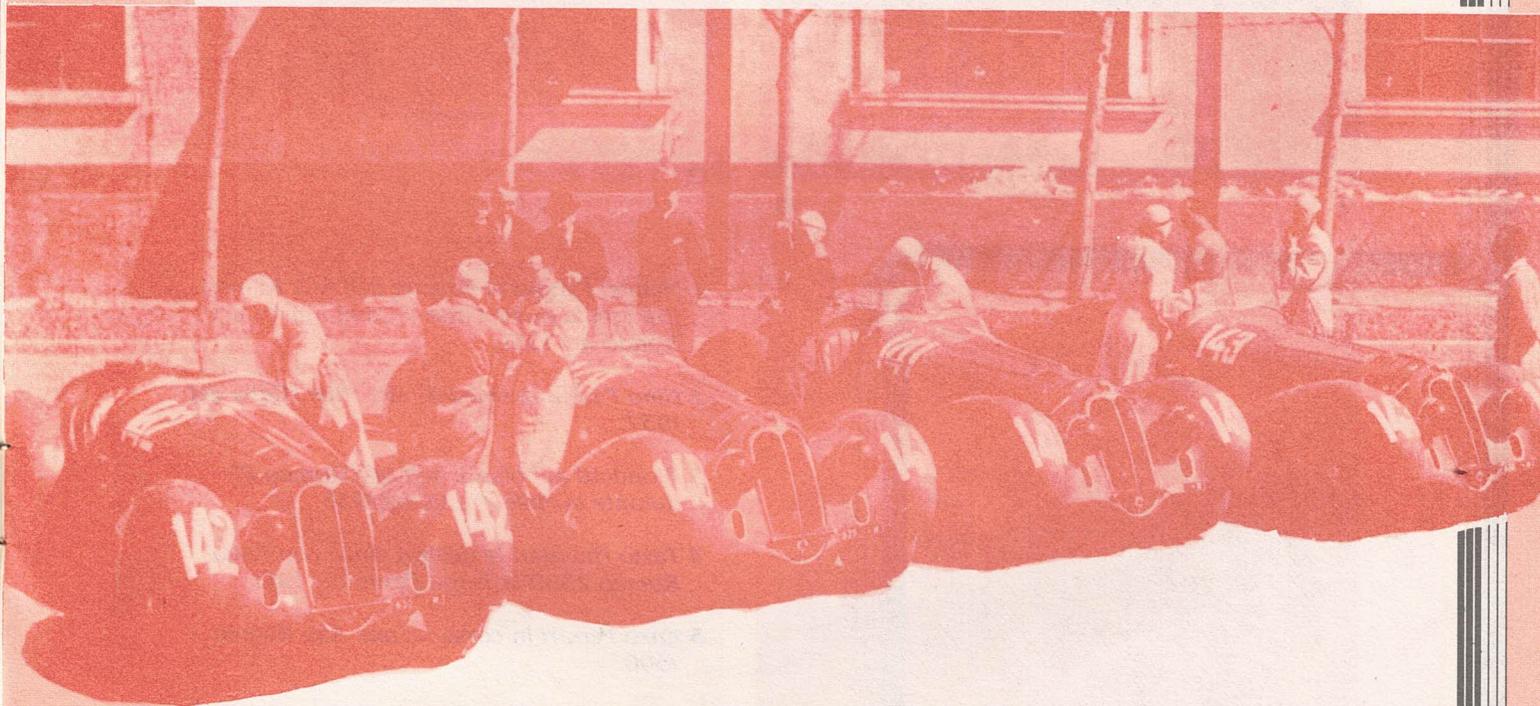
25

26

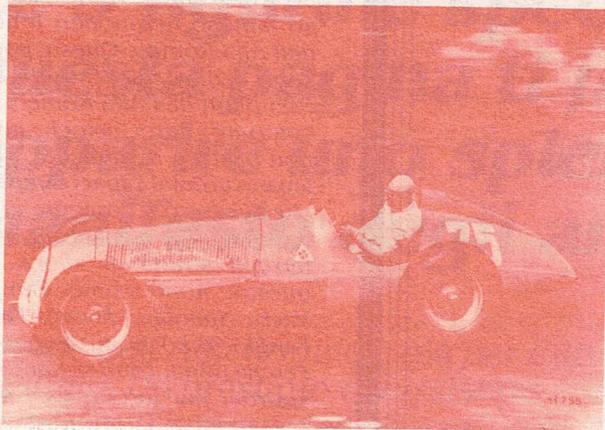
27

I grandi piloti dell'Alfa Romeo e le foto delle loro grandi vittorie

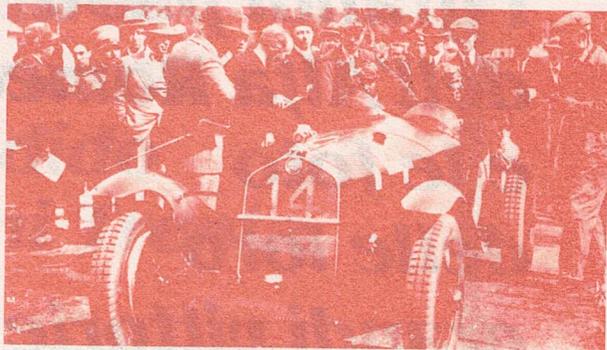
Eccovi ragazzi le immagini più belle delle imprese che hanno reso famoso nel mondo il nome dell'Alfa Romeo. Queste pagine sono dedicate soprattutto a loro: i piloti dell'Alfa Romeo. Già: costruire auto veloci, infatti, non bastava certamente. Ci volevano uomini capaci e impavidi che avessero il coraggio di guidarle a tutta velocità in quelle terribili strade di allora... Per questo, nomi come Campari, Varzi, Nuvolari, Ascari, Farina, Fangio sono nomi leggendari. Perché non furono soltanto eroi sportivi ma furono essi stessi protagonisti del progresso della tecnica automobilistica italiana.



La squadra Alfa Romeo alla partenza della Mille Miglia del 1938.



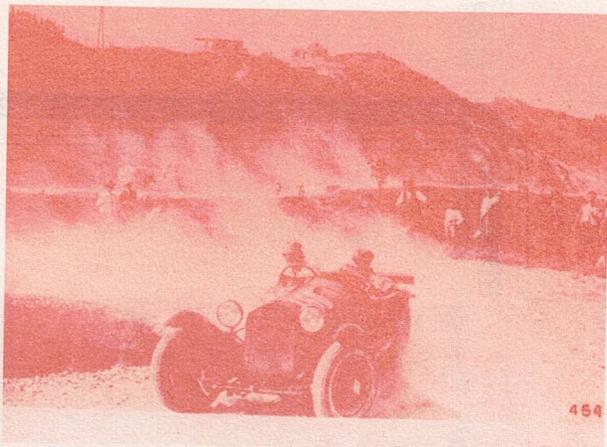
1



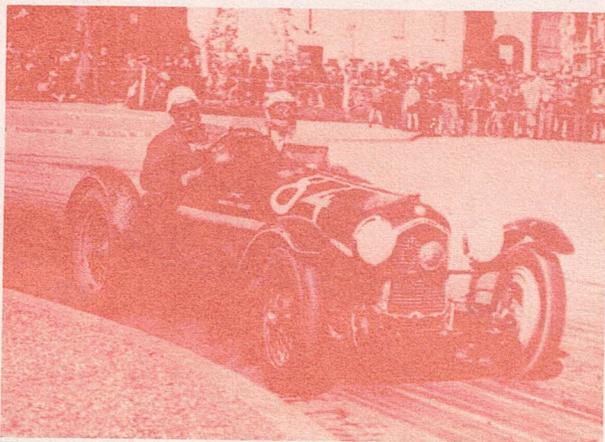
4



2



5



3

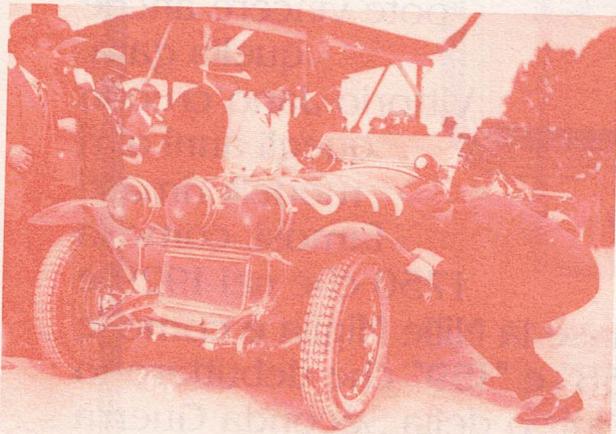
1 Manuel Fangio al volante dell'Alfa Romeo 159 con la quale vinse il Campionato del Mondo nel 1951.

2 Nino Farina (a sinistra) alla Mille Miglia del 1937.

3 Biondetti al volante dell'Alfa Romeo P3 durante la Mille Miglia del 1936.

4 Tazio Nuvolari (a destra) vince con l'Alfa Romeo 2300 la Targa Florio del 1931.

5 Enzo Ferrari in corsa su una Alfa Romeo 1500.

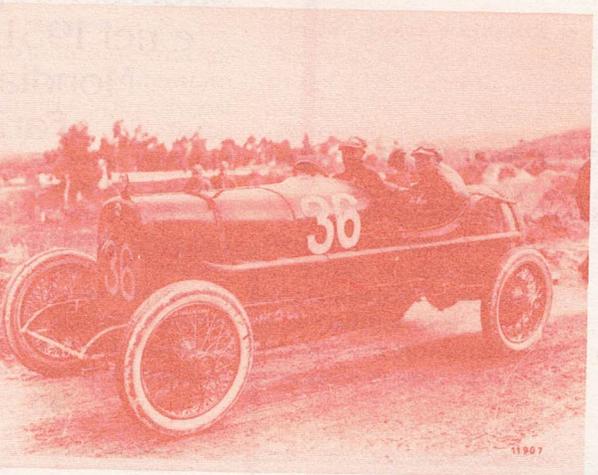


6

6 Tazio Nuvolari alla Mille Miglia.



7



9

7 L'Alfa Romeo P2 di Achille Varzi alla Targa Florio del 1930.

8 Giuseppe Campari alla Targa Florio del 1922.

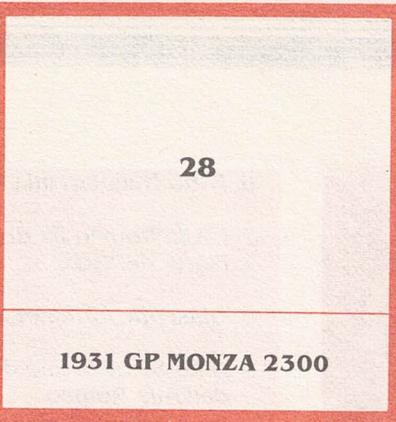
9 Nino Sivocchi, uno dei primi, grandi piloti dell'Alfa Romeo.



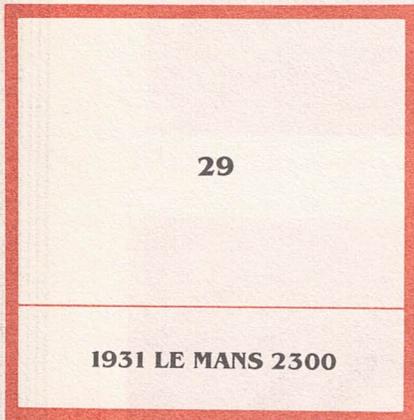
8



Gli occhiali di Nuvolari rimasero, così, puliti ed egli poté vincere anche quella gara. Vittorio Jano creò in quegli anni altri modelli rimasti famosi, come la



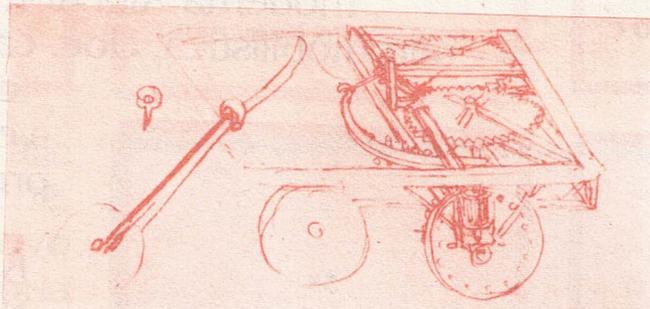
1750 che nel 1929 e nel 1930 vinse la Mille Miglia e come le monoposto "158" e "159" che debuttarono poco prima dell'inizio della Seconda Guerra Mondiale ma ottennero i loro più esaltanti successi dopo la fine della guerra, nel 1950 e nel 1951, quando vinsero il Campionato Mondiale di Formula 1 pilotate da Nino Farina e dal grande Manuel Fangio.



Durante il suo lavoro all'Alfa Romeo, il grande progettista Jano ebbe un altro, grande merito. Confortato dalla bravura di una vasta equipe di tecnici, di meccanici e di operai che nell'Alfa Romeo



Il solito Leonardo...

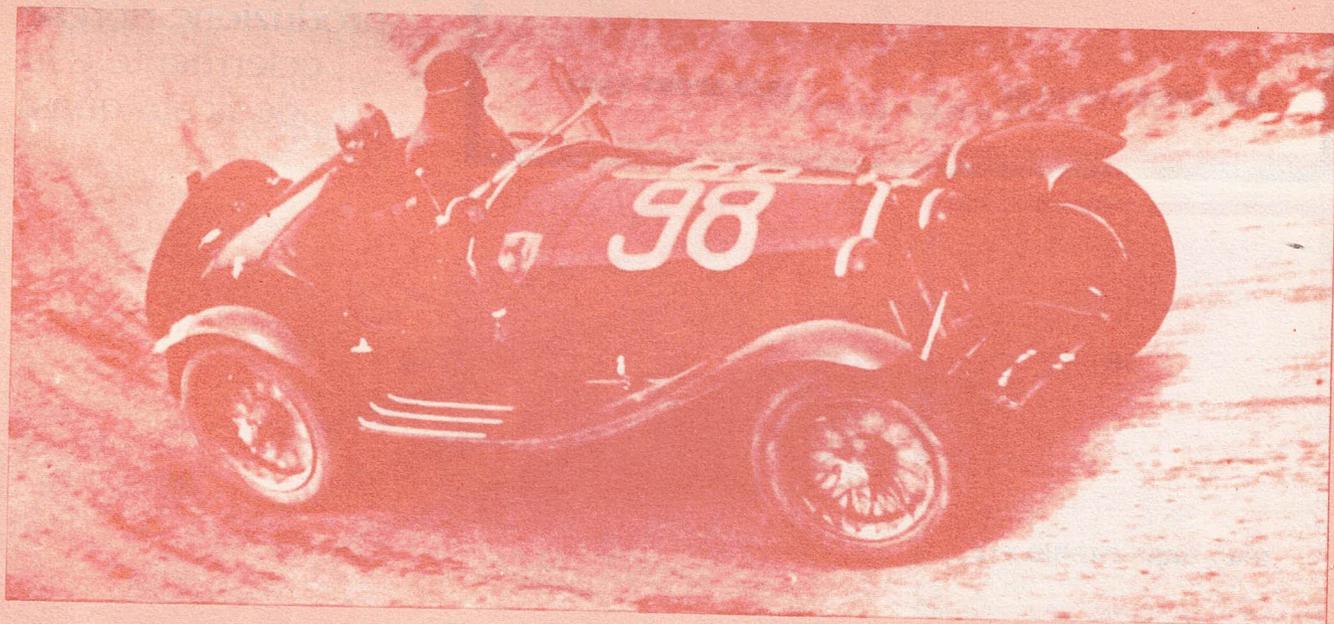


La prima idea dell'automobile viene dal lontano 1250, quando Ruggero Bacone, scienziato e filosofo inglese, immaginò una specie di carro capace di muoversi senza l'aiuto di animali "con impeto inestimabile". L'intuizione di Bacone si trasformò nel 1472 in una descrizione già precisa da parte di Roberto Valturio, che pensava in verità solo ad una macchina bellica.

Fu invece il grande Leonardo da Vinci a disegnare, nel 1500, la

prima vera automobile. Ma come accadde a tante altre creazioni del genio toscano, nessuno pensò a costruirla. Si arrivò così al 1629, quando un altro italiano, Giovanni Branca, ideò per primo un'automobile a vapore. La sua idea venne finalmente realizzata da Joseph Cougnot che nel 1769 costruì il famoso carro a vapore, il capostipite degli autocarri. Da questo momento è tutto un fiorire di invenzioni e di perfezionamenti. Entrano in

campo prima l'America e poi l'Inghilterra, dove venne istituito nel 1821 il primo servizio di autobus. Ma alla gente piace di più il treno che in quel periodo, infatti, fa passi da gigante. Si deve così aspettare il 1880. In quell'anno, un altro italiano, Enrico Bernardi, costruisce la prima automobile a benzina. Due anni dopo, nel 1887, l'ingegnere tedesco Gottlieb Daimler costruì il primo vero motore a benzina applicabile in serie ai veicoli.



33

1936 GRAN PREMIO TIPO C

34

1938 MM 2300 6C

35

1938 2900 CORTO 6C

36

1938 2900 LUNGO 8C

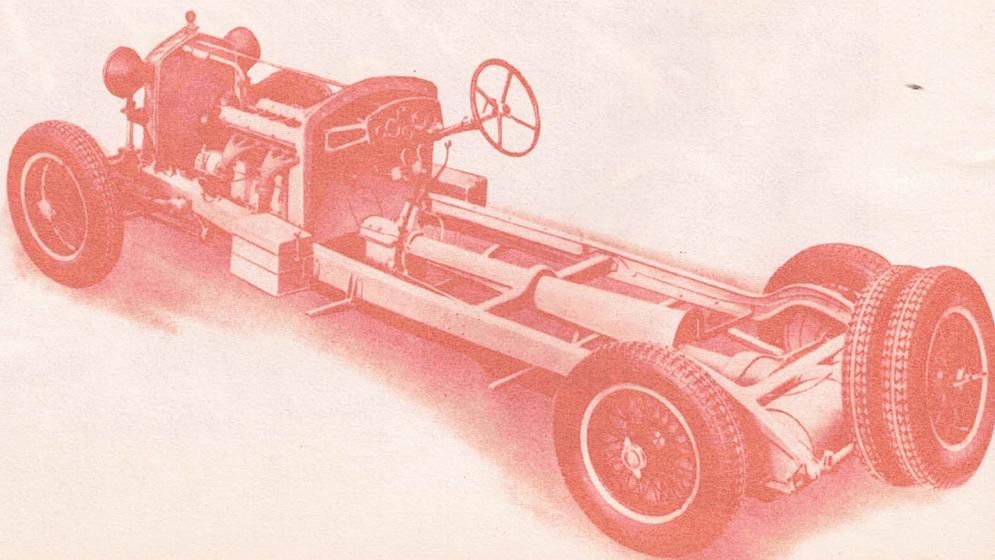
37

1939 SPORT 2500

38

1940 GRAN PREMIO 512

poterono dimostrare a tutto il mondo il talento italiano in questo settore, Jano riuscì a "trasferire" nelle vetture di produzione normale tutte le più avanzate soluzioni ingegneristiche e tecniche applicate per le auto da corsa. Egli, in pratica, ha dato l'avvio alla nascita della moderna Alfa Romeo, una industria automobilistica, cioè, capace di costruire come nessun'altra vettura di serie con prestazioni tecniche particolarmente brillanti ed elevate. Nel 1943 le bombe della Seconda Guerra Mondiale caddero anche sul Portello, distruggendo completamente lo stabilimento dell'Alfa Romeo. La ricostruzione fu lunga, difficile, ma sicura. La produzione riprese celermente e fu dedicata quasi



39

1947 FRECCIA D'ORO

40

1950 VILLA D'ESTE 2500

completamente alle
vetture di serie.

Questo nuovo
periodo della storia
dell'Alfa Romeo si
apre sotto la guida
del progettista
Orazio Satta.

La sua prima
creatura è la "1900",
definita "l'auto di
famiglia che vince le
corse". Il suo
successo è
immediato e per
produrla vengono
installate al Portello
le prime catene di
montaggio.

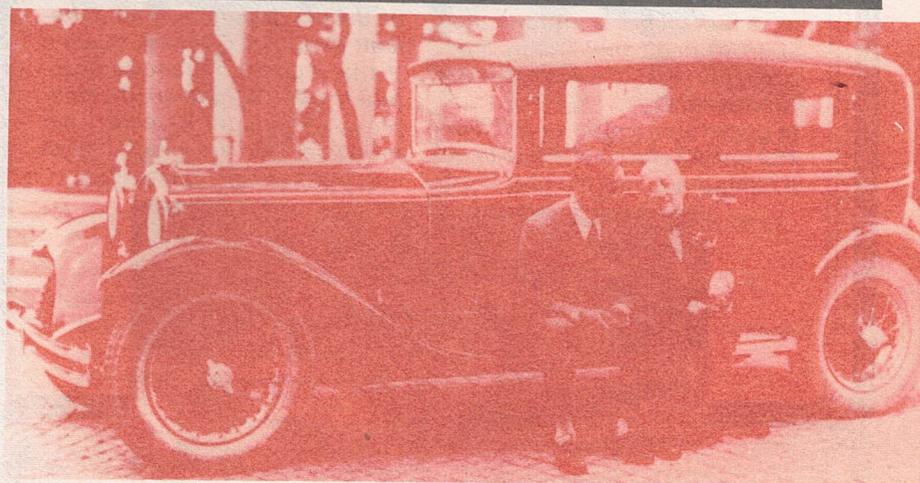
41

42

43

44

1951 GRAN PREMIO 159



Nuvolari e Gabriele d'Annunzio accanto a una Berlina Alfa Romeo 1750.

I successi Alfa Romeo nell'Aeronautica...



A sinistra, il biplano di Santoni e Franchini; sopra, l'"Angelo dei bimbi", dotato di motore Alfa Romeo, con il quale Maner Lualdi compì la trasvolata dell'Atlantico.

Non tutti forse sanno che l'Alfa Romeo, oltre ai motori per le auto, costruisce da sempre anche motori per aerei.

Fu, anzi, nello stesso anno della sua fondazione che l'Alfa cominciò a cimentarsi nel settore aeronautico, grazie alla bravura e all'iniziativa di due suoi tecnici, Santoni e Franchini. I due, in un capannone del Portello, costruirono praticamente da soli un intero biplano al quale applicarono il motore della prima vettura Alfa, la 24 HP. Il biplano di Santoni e Franchini volò sicuro per anni sui cieli della Lombardia (veniva impiegato anche come aereo scuola) e cominciò a diffondere il prestigio dell'Alfa nell'aeronautica civile.

L'Alfa decise quindi di produrre

regolarmente motori per l'aviazione, in collaborazione con le più prestigiose società aeronautiche italiane e straniere; loro facevano i telai e l'Alfa i motori. Nacquero così decine di aerei che divennero famosi in tutto il mondo e conquistarono negli anni Trenta innumerevoli records e primati.

Fra questi, vi ricordiamo "l'Alfa Caproni" che nel 1931 partecipò brillantemente al Giro Aereo d'Italia. Poi, lo "Jupiter Bristol" e il "Pegasus Caproni" che nel 1934 conquistò, pilotato da Renato Donati, il record internazionale di altezza: 14.500 metri! E, infine, i trimotori Savoia Marchetti che erano equipaggiati con i celebri motori stellari Alfa Romeo 126 e 128. Questi aerei conqui-

starono tanti primati di velocità e in una famosa competizione internazionale di allora, la Istres-Damasco-Parigi, arrivarono al traguardo un'ora prima degli avversari. I francesi scrissero sui giornali: "Mentre noi chiacchieriamo, gli italiani lavorano". Oggi, l'Alfa Romeo possiede a Pomigliano d'Arco uno speciale stabilimento tutto dedicato alla progettazione e alla costruzione di motori per l'aeronautica civile e militare, che è stato giudicato uno dei più moderni del mondo. Infatti, molte importanti società straniere come la General Electric e la Rolls Royce, hanno recentemente commissionato all'Alfa Romeo la costruzione di modernissimi motori per aerei ed elicotteri.

... e nella Motonautica.

L'Alfa Romeo iniziò la costruzione di motori per la motonautica sportiva negli anni Trenta. Il periodo più ricco di successi va dal 1951 al 1958.

In questi anni il motore dell'auto 159 (quella che con Fangio vinse il Campionato del Mondo) fu ap-

plicato agli scafi da competizione dei più grandi motonauti italiani di allora, Castoldi, Selva e Verga, e dominò in modo assoluto le gare, conquistando campionati mondiali e record del mondo di velocità in tutti i Paesi europei e d'America.

Negli anni '60 il motore della Giulia equipaggiò molti scafi da competizione ottenendo brillanti risultati. Nel Museo dell'Alfa Romeo è conservato lo scafo di Casanova con il quale questo motonauta fece il record mondiale di velocità a Sabaudia nel 1969.

Anche alcuni dei più bravi motonauti italiani di oggi, come Eugenio Molinari e Luigi Rainieri, hanno vinto numerose gare con i motori Alfa Romeo.



Tutti i successi Alfa Romeo

5 CAMPIONATI DEL MONDO: NEL 1925, 1950, 1951, 1975 e 1977.

11 MILLE MIGLIA

10 TARGA FLORIO

4 "24 ORE" DI LE MANS

PIU' DI CENTO GRAN PREMI

7 CAMPIONATI EUROPEI TURISMO: DAL 1966 al 1972

2 CAMPIONATI EUROPEI DI F3

7 "COUPE DU ROI" ALLA 24 ORE DI FRANCORCHAMPS:
CONSECUTIVAMENTE, DAL 1970 al 1976.

MIGLIAIA DI VITTORIE SU PISTA E SU STRADA
CONQUISTATE DA PRIVATI



**GIUSEPPE
MEROSI**

*Progettista dell'Alfa
Romeo dalla fondazione
al 1924. Ideò la prima
auto Alfa, la 24 HP.*

**Ecco i grandi
progettisti
che hanno
creato le auto
vincenti
Alfa Romeo**



VITTORIO JANO

*Progettista dell'Alfa
Romeo dal 1924 al 1937.
Il suo nome è legato alle
auto Alfa che vinsero di
più: la P3 e la 159.*

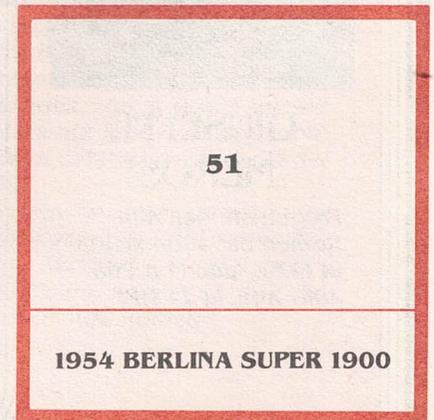
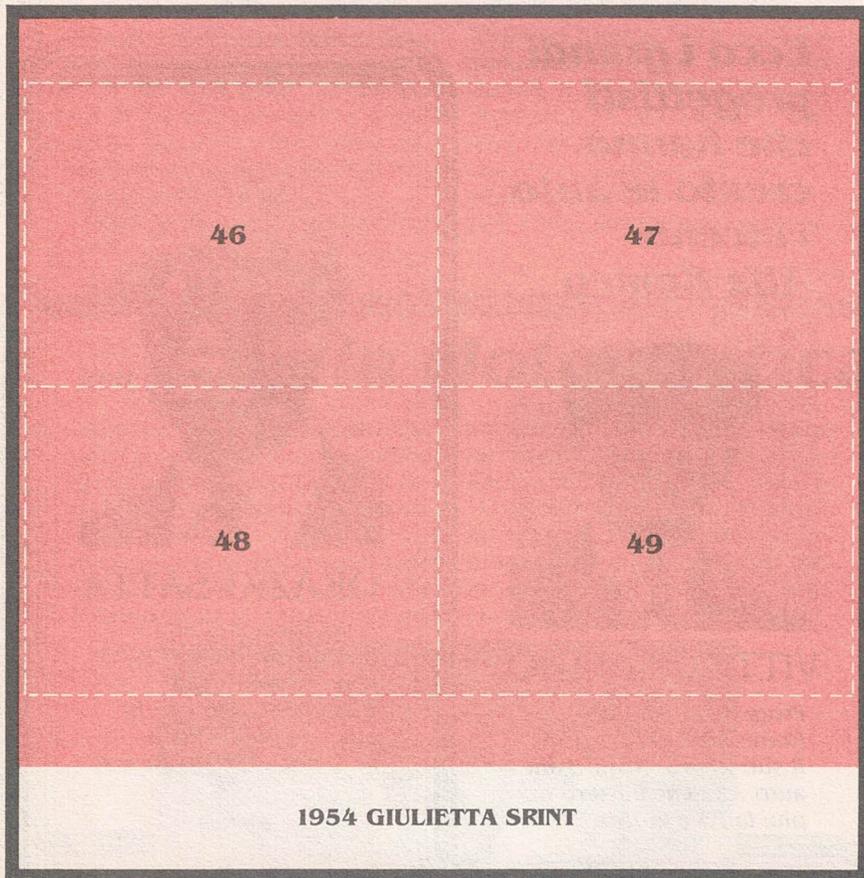


ORAZIO SATTA

*Progettista dell'Alfa
Romeo dal 1938 al 1973.
E' il creatore della
Giulietta, l'auto con la
quale si aprì l'epoca
moderna dell'Alfa Romeo.*

Nel 1954 ecco l'auto che consacrò definitivamente la fama dell'Alfa Romeo: la Giulietta, che fu definita il sogno di tutti. Con questa macchina, che fu venduta in tutto il mondo in 180 mila esemplari (era tanto, negli anni 50!) l'Alfa Romeo divenne una grande industria automobilistica a livello internazionale e dovette abbandonare,

perchè ormai troppo piccolo, il vecchio stabilimento del Portello. Il nuovo venne costruito nel 1961 ad Arese, a pochi chilometri da Milano. Qui nascono le più moderne



vetture Alfa Romeo, quelle che anche voi vedete circolare ogni giorno su tutte le strade d'Italia. La prima è la famosissima Giulia, prodotta in tantissime versioni fra le quali il coupè GTA 1300 al cui volante è nata una intera generazione di piloti.

Poi nasce la Montreal, un modello dalla incredibile bellezza che fu presentato alla Esposizione Universale di Montreal come simbolo della massima aspirazione dell'uomo in fatto di automobili. E poi, ancora: l'Alfetta in tutte le sue versioni, l'Alfa 6, la nuova Giulietta.

Contemporaneamente, grazie alla continua ascesa tecnica, industriale e commerciale dell'Alfa Romeo e alla crescente richiesta del mercato, la Società apre vicino Napoli un altro grande stabilimento, dove vengono costruite le Alfasud.

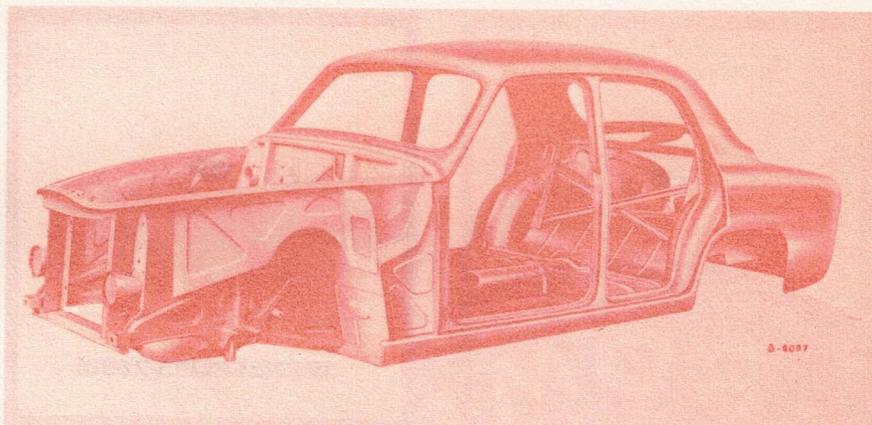
L'Alfa Romeo è così diventata una grande industria che dà lavoro oggi ad oltre 45 mila persone e riesce a costruire oltre 240 mila auto all'anno.

52

1954 COUPE' 2000

53

1954 SUPER SPRINT COUPE'

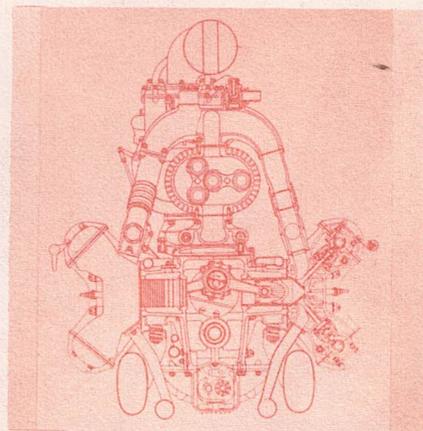


54

1955 GIULIETTA SPIDER

55

1958 BERLINA 2000



Questi traguardi non hanno però appagato l'Alfa Romeo che continua, come ha sempre fatto nel corso della sua storia, a guardare al futuro. Per questo, proprio recentemente è tornata alle corse e, sollecitando al massimo, come sempre, l'impegno e l'intelligenza dei suoi uomini migliori e la potenza delle sue auto, continuerà a

lavorare per il progresso della tecnica automobilistica.

Cioè per dare a tutti auto sempre più belle, più perfette ma soprattutto più sicure.

56

1960 GIULIETTA SZ

57

1960
GIULIETTA SPRINT SPECIALE

58

1961
BERLINA PROTOTIPO 103

59

1962 BERLINA 2600

60

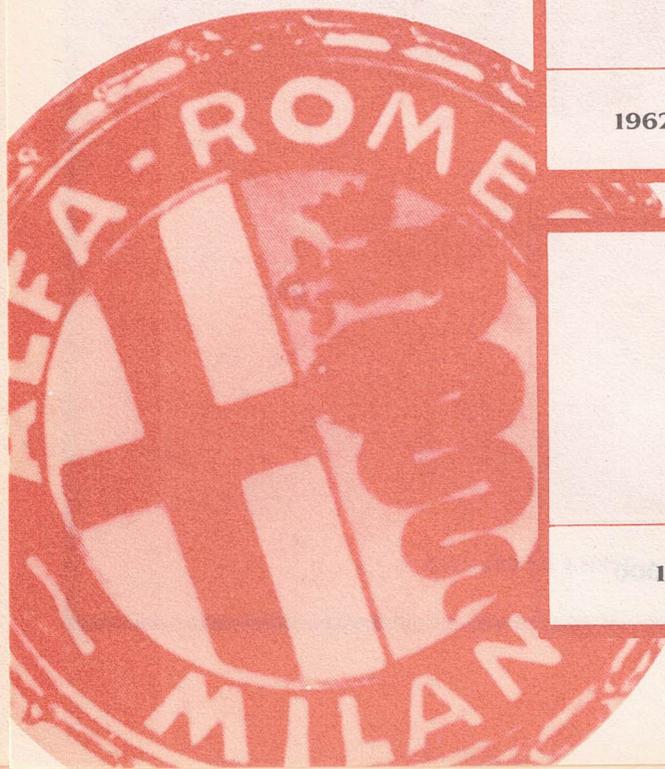
1962
SPRINT COUPE' BERTONE

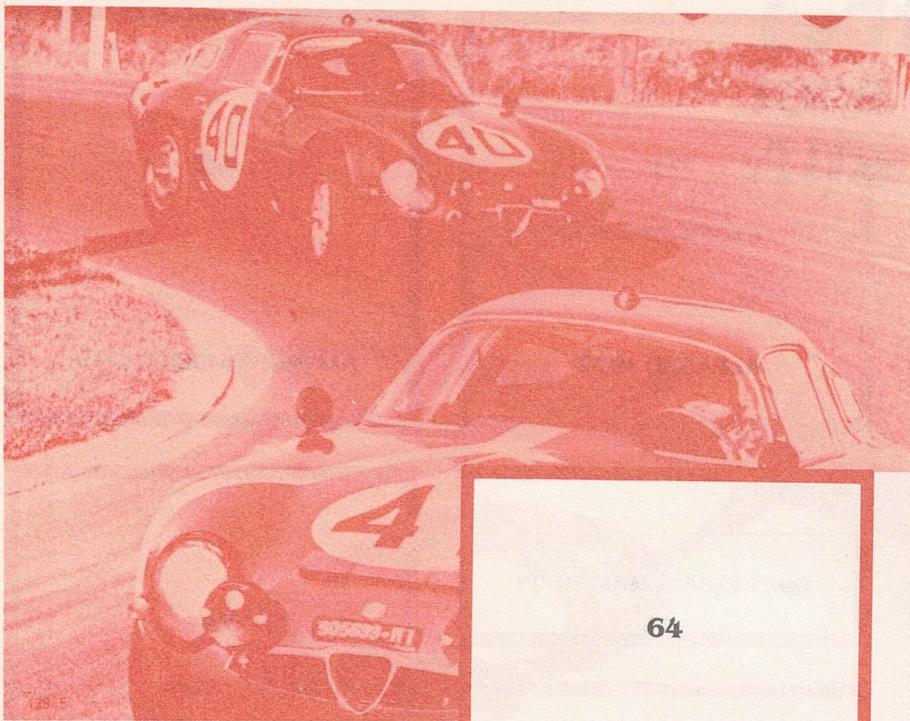
61

1965 SZ 2600

62

1965 DE LUXE 2600





63

**1962 GIULIA BERLINA 1300
PRIMA SERIE**

64

1965 GIULIA GTA

65

1966 GIULIA TZ

66

1967 BERLINA 1750

67

1968 STRADALE 33/2

68

1968 DAYTONA 33/2

69

1970 LE MANS 33/3

70

1974 GT JUNIOR 1300

71

ALFASUD 1972

72

ALFASUD SPRINT 1979

73

SPIDER 1600 1980

74

ALFA 6

75

ALFETTA 2000 L

76

ALFETTA GTV 2500

77

NUOVA GIULIETTA 1981

78

La ricerca: una "specialità" Alfa Romeo

79

MONTREAL 1967

80

PININFARINA 33/2 1969

81

IGUANA 1969

82

CARABO 33/2 1969

83

CUNEO PININFARINA 1971

84

NAVAJO 1976

L'Alfa Romeo deve indubbiamente gran parte dei suoi successi alla continua attività di ricerca dei suoi laboratori specializzati. Qui, con l'aiuto di strumenti sempre più perfezionati, i tecnici Alfa Romeo lavorano da anni per costruire un'automobile sempre più perfetta e più adatta alle esigenze dell'uomo moderno.

Dopo innumerevoli studi sull'aerodinamica, che hanno portato tra l'altro alla nascita dei prototipi che vedete nelle figure di questa pagina, l'Alfa Romeo è impegnata ora nel problema energetico e sta sperimentando auto che consumino sempre meno carburante, come ad esempio, le auto con motore "Modulare". Con questo motore l'automobilista, quando va piano o vuole dalla vettura prestazioni moderate, può mettere in funzione solo uno o due dei cilindri del motore, lasciando fermi gli altri e risparmiando così tanto combustibile.

85

1975 33TT12 CAMPIONE
MONDIALE MARCHE

86

87

1977 33C612 CAMPIONE
MONDIALE SPORT

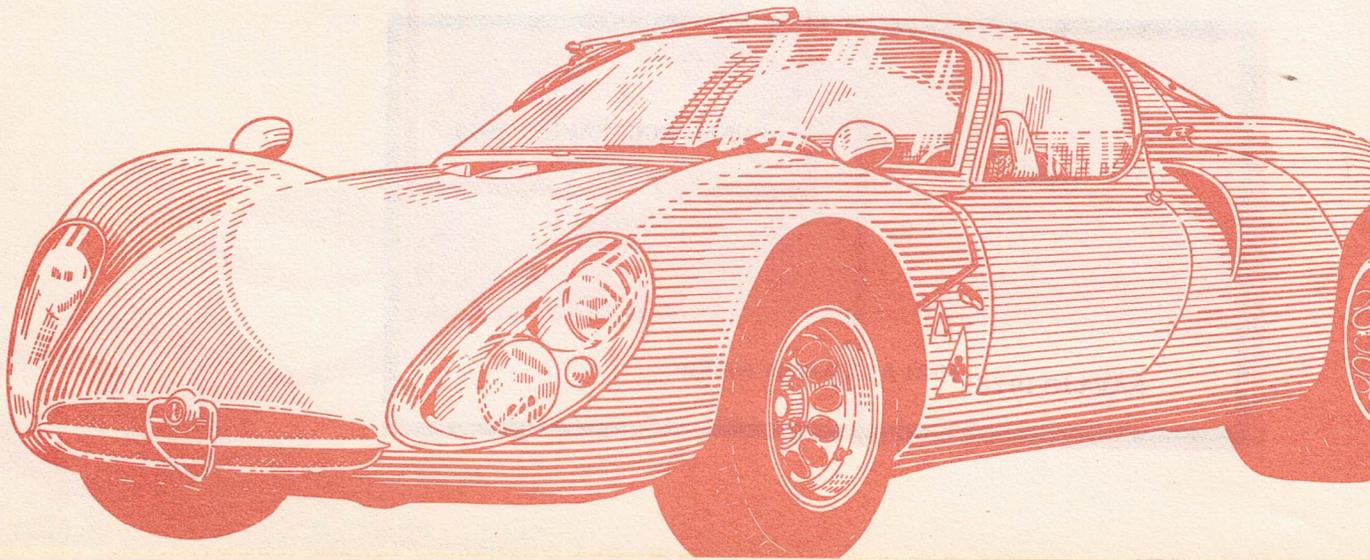
88

89

90

91

F1 1981



Dati, prestazioni e curiosità delle auto Alfa Romeo fotografate nelle figurine

1910 24 HP TORPEDO

Cilindrata: 4084 cc -
Velocità: 100 Km/h. Pilotata da Franchini, partecipò brillantemente alla Targa Florio del 1911.

1911 HP 15

Cilindrata: 2413 cc -
Velocità: 90 Km/h.

1913 HP 40/60

Cilindrata: 6082 cc -
Velocità: 150 Km/h. Conquistò il 3° posto assoluto nella Coppa Florio del 1914.

1920 HP 20/30

Cilindrata: 4250 cc -
Velocità: 130 Km/h. Conquistò il primo posto assoluto nella Coppa del Garda del 1921.

1923 RL Targa Florio

Cilindrata: 3154 cc -
Velocità: 157 Km/h. Vinse la Targa Florio del 1923 con Ugo Sivocci mentre Antonio Ascari e Masetti si classificarono al secondo e al quarto posto.

1925 RL SS

Cilindrata: 2994 cc -
Velocità: 130 Km/h. Guidata dai grandi Sivocci e Brilli Peri conquistò numerose vittorie, fra cui quella alla 1° Mille Miglia del 1927.

1924 GRAN PREMIO P2

Cilindrata: 1987 cc -
Velocità: 225 Km/h. Una delle più grandi vetture Alfa Romeo di tutti i tempi. Vinse il Campionato d'Europa nel 1924 e 1925 pilotata da Campari e da Ascari, conquistando alla fine di quell'anno il titolo di Campione del Mondo.

1927 Cabriolet 1500

Cilindrata: 1487 cc -
Velocità: 125 Km/h.

1928 Spider SS 1500

Cilindrata: 1487 cc -
Velocità: 140 Km/h.

1930 GS 1750 6C

Cilindrata: 1752 cc -
Velocità: 170 Km/h. Vinse la 4° Mille Miglia pilotata da Nuvolari e Guidotti. Nel 1931 conquistò il record mondiale di velocità sulle 4000 Miglia.

1930 GT 1750

Cilindrata: 1752 cc -
Velocità: 125 Km/h.

1931 GP MONZA 2300

Cilindrata: 2336 cc -
Velocità: 210 Km/h. Pilotata da Campari e Nuvolari vinse il Gran Premio di Monza del 1931 e numerosi altri Gran Premi.

1931 LE MANS 2300

Cilindrata: 2336 cc -
Velocità: 210 Km/h. Prese il nome dalla vittoria conseguita nel 1932 alla 24 Ore di Le Mans.

1932 GRAN PREMIO P3

Cilindrata: 2654 cc -
Velocità: 232 Km/h. Una delle auto Alfa Romeo che vinsero di più. Nel 1932 e 33 vinse infatti tutti i Gran Premi a cui partecipò.

1933 GT 1900

Cilindrata: 1917 cc -
Velocità: 130 Km/h.

1934 GT 2300 6C

Cilindrata: 2309 cc -
Velocità: 130 Km/h.

1936 GRAN PREMIO TIPO C

Cilindrata: 4064 cc -
Velocità: 290 Km/h. Una delle auto più veloci di quel tempo. Nuvolari la portò alla vittoria in numerosi Gran Premi.

1938 MM 2300 6C

Cilindrata: 2309 cc -
Velocità: 145 Km/h.

1938 2900 LUNGO 8C

Cilindrata: 2905 cc -
Velocità: 175 Km/h. Conquistò il primo posto assoluto nella Mille Miglia del 1938.

1938 2900 CORTO 6C

Cilindrata: 2309 cc -
Velocità: 130 Km/h.

1940 GRAN PREMIO 512

Cilindrata: 1490 cc -
Velocità: 350 Km/h.

1939 SPORT 2500

Cilindrata: 2443 cc -
Velocità: 155 Km/h.

1947 FRECCIA D'ORO

Cilindrata: 2443 cc -
Velocità: 155 Km/h. Vinse molte gare nella categoria Turismo.

1950 VILLA D'ESTE 2500

Cilindrata: 2443 cc -
Velocità: 165 Km/h.

1951 GRAN PREMIO 159

Cilindrata: 1479 cc -
Velocità: 305 Km/h. Una delle auto da corsa Alfa Romeo più famose di tutti i tempi. Vinse nel 1951 il Campionato del Mondo pilotata dal grande Manuel Fangio.

1952 DISCO VOLANTE

Cilindrata: 1977 cc -
Velocità: 220 Km/h.

1953 CM 3000

Cilindrata: 3495 cc -
Velocità: 250 Km/h. Con questa auto Fangio vinse nel 1953 il Gran Premio di Merano piazzandosi brillantemente in numerose altre gare.

1954 GIULIETTA SPRINT

Cilindrata: 1290 cc -
Velocità: 160 Km/h. Progettata da Orazio Satta fu l'auto più desiderata di quel tempo e che fece grande in tutto il mondo l'Alfa Romeo.

1954 BERLINA SUPER 1900

Cilindrata: 1975 cc -
Velocità: 160 Km/h.

1954 COUPE' 2000

Cilindrata: 1997 cc -
Velocità: 220 Km/h.

1954 SUPER SPRINT COUPE'

Cilindrata: 1975 cc -
Velocità: 180 Km/h. Prima assoluta nel Giro di Sicilia del 1955 partecipò brillantemente a numerose gare di categoria.

1955 GIULIETTA SPIDER

Cilindrata: 1290 cc -
Velocità: 165 Km/h.

1958 BERLINA 2000

Cilindrata: 1975 cc -
Velocità: 160 Km/h.

1960 GIULIETTA SZ

Cilindrata: 1290 cc -
Velocità: 200 Km/h. Vinse moltissime corse di categoria fino al 1963. La Z sta per Zagato che ne firmò la carrozzeria.

1960 GIULIETTA SPRINT SPECIALE

Cilindrata: 1290 cc -
Velocità: 200 Km/h.

1961 BERLINA PROTOTIPO 103

Cilindrata: 896 cc -
Velocità: 130 Km/h. Prototipo costruito per impostare una vettura utilitaria di larga serie.

1962 BERLINA 2600

Cilindrata: 2584 cc -
Velocità: 175 Km/h.

1962 SPRINT COUPE' BERTONE

Cilindrata: 2584 cc -
Velocità: 200 Km/h.

1965 DE LUXE 2600

Cilindrata: 2584 cc -
Velocità: 175 Km/h.

1965 2600 SZ

Cilindrata: 2584 cc -
Velocità: 210 Km/h.

La carrozzeria è di Zagato

1962 GIULIA BERLINA 1300 PRIMA SERIE

Cilindrata: 1290 cc -
Velocità: 155 Km/h

1966 GIULIA TZ

Cilindrata: 2584 cc -
Velocità: 210 Km/h.

1967 BERLINA 1750

Cilindrata: 1779 cc -
Velocità: 180 Km/h.

1968 DAYTONA 33/2

Cilindrata: 1995 cc -
Velocità: 298 Km/h. Progettata per le corse del gruppo Sport Prototipi, vinse il 1° e il 2° posto nella 24 Ore di Daytona del 1968.

1968 STRADALE 33/2

Cilindrata: 1995 cc -
Velocità: 260 Km/h.

1970 LE MANS 33/3

Cilindrata: 1995 cc -
Velocità: 298 Km/h. Vinse i primi tre posti assoluti alla 24 Ore di Le Mans del 1970.

1965 GIULIA GTA

Cilindrata: 1570 cc -
Velocità: 220 Km/h. Una delle vetture più famose dell'Alfa Romeo. Citare le sue vittorie nelle categorie Turismo e Marche è praticamente impossibile tanto sono numerose.

1974 GT JUNIOR 1300

Cilindrata: 1290 cc -
Velocità: 175 Km/h.

ALFASUD 1972

Cilindrata: 1186 cc -
Velocità: 150 Km/h. E' la prima dello stabilimento AlfaSud di Pomigliano d'Arco.

1979 ALFASUD SPRINT

Cilindrata: 1286 cc -
Velocità: 175 Km/h.

ALFETTA 2000 L

Cilindrata: 1962 cc -
Velocità: 185 Km/h.

ALFETTA GTV 2500

Cilindrata: 2496 cc -
Velocità: 220 Km/h.

1980 NUOVA SPIDER 1600

Cilindrata: 1570 cc -
Velocità: 175 Km/h.

1979 ALFA 6

Cilindrata: 2492 cc -
Velocità: 195 Km/h.

1981 NUOVA GIULIETTA 1.6

Cilindrata: 1570 cc -
Velocità: 175 Km/h.

MONTREAL 1967

Cilindrata: 2593 cc -
Velocità: 225 Km/h. Presentata all'Esposizione Universale di Montreal venne definita la massima aspirazione dell'Uomo in fatto di automobili.

JGUANA 1969

Cilindrata: 1995 cc -
Velocità: 260 Km/h. Realizzata da Giugiaro sull'autotelaio della stradale 33/2.

CARABO 33/2 1969

Cilindrata: 1995 cc -
Velocità: 260 Km/h. Realizzata da Bertone sull'autotelaio della stradale 33/2

PININFARINA 33/2 1969

Cilindrata: 1995 cc -
Velocità: 260 Km/h. Realizzata da Pininfarina sull'autotelaio della stradale 33/2.

CUNEO PININFARINA 1971

Cilindrata: 1995 cc -
Velocità: 260 Km/h. Realizzata da Pininfarina sull'autotelaio della stradale 33/2.

NAVAJO 1967

Cilindrata: 1995 cc -
Velocità: 260 Km/h. Realizzata da Bertone sull'autotelaio della stradale 33/2.

1975 33TT12 CAMPIONATO MONDIALE MARCHE

Cilindrata: 2995 cc -
Velocità: oltre 320 Km/h. Vinse nel 1975 il campionato Mondiale Marche.

1977 336C12 CAMPIONATO MONDIALE SPORT

Cilindrata: 2995 cc -
Velocità: oltre 320 Km/h. Vinse nel 1977 il Campionato Mondiale Sport.

FI 1981

