

FCA protagonista di “Milano AutoClassica”

- Dal 25 al 27 novembre a Milano va in scena una delle più importanti rassegne di automobili d'epoca che vede la partecipazione di FCA con esemplari storici e vetture di attuale produzione dei marchi Lancia, Alfa Romeo, Abarth e Jeep.
- Riflettori puntati su Lancia, con quindici vetture rappresentative della storia del marchio che il 27 novembre compirà 110 anni. Il tema verrà trattato nel dettaglio nel corso della conferenza stampa del 25 novembre, nella quale Roberto Giolito – Head of Heritage EMEA di FCA – presenterà le vetture esposte e illustrerà i nuovi servizi di certificazione e restauro offerti dal neonato programma Lancia Classiche.
- In occasione del sessantesimo anniversario della denominazione Veloce, apparso per la prima volta su un'Alfa Romeo nel 1956, si potranno ammirare le storiche Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce e Giulia Sprint GT Veloce, provenienti da collezioni private, oltre a un esemplare della nuova Giulia Veloce, presentata per la prima volta in Italia dopo il lancio internazionale al Salone di Parigi..
- All'insegna dello Scorpione, sulla passerella milanese sfilano un esemplare storico della Fiat 124 Abarth Rally Gr.4 insieme al nuovo Abarth 124 spider e a un esemplare della Abarth 695 Biposto.
- Sullo stand Jeep un esemplare di Willys MB, anch'esso proveniente da una collezione privata. È l'antesignano del primo esemplare 4x4 Jeep a uso civile ed è accanto alla nuova serie speciale Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Al via la rassegna “Milano AutoClassica” che, dal 25 al 27 novembre, accoglierà appassionati, esperti e addetti ai lavori, tutti affascinati da un settore in continua espansione e che riscuote sempre maggior interesse nel pubblico.

Giunta alla sesta edizione complessiva, e alla seconda nel 2016, la manifestazione è incentrata sulla felice contaminazione fra il passato che valorizza la memoria storica dei brand e il presente e il futuro dei modelli attuali, presentati dalle case automobilistiche. Non potevano quindi mancare i marchi Lancia, Alfa Romeo, Jeep e Abarth, che hanno scritto alcune delle pagine più belle dell'automobilismo mondiale: un patrimonio fatto di vetture, uomini, vittorie sportive, design e innovazioni tecniche.

Alla storia dei marchi Alfa Romeo, Fiat, Lancia e Abarth è dedicato il sito www.fcaheritage.com, il nuovo portale che rappresenta la vetrina online del dipartimento FCA Heritage e mira a essere il punto di riferimento per tutti gli interessati alle storie, agli eventi e alle iniziative che coinvolgeranno le auto classiche dei brand italiani del Gruppo.

Sul sito, gli appassionati avranno l'opportunità di iscriversi alla Newsletter di FCA Heritage, per rimanere sempre aggiornati sulle attività e sui servizi che saranno progressivamente resi disponibili per i vari marchi del gruppo.

E proprio in occasione della rassegna milanese sarà annunciata la possibilità, per i proprietari delle auto storiche dei marchi Alfa Romeo, Fiat e Lancia, di richiedere online il "Certificato d'Origine" della propria vettura.

Lancia

"Milano AutoClassica" rappresenta un'opportunità imperdibile per ammirare una selezione di quindici gioielli della Collezione storica Lancia: le vetture storiche – alcune delle quali rappresentano vere e proprie pietre miliari della storia dell'automobilismo – saranno esposte al centro del padiglione principale del Salone per celebrare, il centodecimo anniversario dalla fondazione del marchio torinese, che cade proprio il 27 novembre. L'importante ricorrenza è l'occasione ideale per presentare il nuovo programma Lancia Classiche, che farà il suo debutto alla conferenza stampa del 25 novembre, a poco più di un anno dal lancio del gemello Abarth Classiche.

A partire dall'inizio di dicembre, anche i proprietari delle vetture storiche Lancia, potranno usufruire dei servizi di certificazione e restauro attivati presso le "Officine Classiche" di FCA Heritage, site nel comprensorio di Mirafiori, e del conseguente rilascio del "Certificato d'autenticità". Nuove opportunità proposte dalla Casa Madre che, insieme all'offerta dei "Certificati d'Origine" richiedibili online, concorreranno ad aumentare il valore delle vetture storiche Lancia e che successivamente verranno estese agli altri marchi italiani di FCA. Di seguito, una breve presentazione delle vetture storiche Lancia in mostra.

Alfa (1907)

L'esposizione dei gioielli della Collezione Lancia non poteva non partire dalla 12 HP, o Tipo 51, prima vettura prodotta dalla Casa torinese. Il modello fu presentato al Salone di Torino nel gennaio del 1908, ed era disponibile in quattro allestimenti: Double Phaeton, Coup, Landaulet e Limousine (versione cui appartiene l'esemplare in mostra). La sigla ufficiale, *12 HP*, denota la potenza fiscale e fu sostituita dal nome Alfa, con cui questo modello è oggi conosciuto, nel 1919, quando il fratello del fondatore Vincenzo Lancia gli suggerì di utilizzare le lettere dell'alfabeto greco per contraddistinguere i diversi modelli, a partire da quello iniziale. Dotata di un motore anteriore bi-blocco di 2.545 cm³, cambio a 4 rapporti e trasmissione ad albero, la vettura poteva raggiungere i 90 chilometri orari. In totale, furono costruiti 108 esemplari di serie.

Lambda Torpedo Ballon (1925)

Il successo ottenuto con le prime vetture, ormai appartenenti a un mercato di prodotti di lusso, incoraggiò la Lancia a cimentarsi anche con un modello di fascia alta ma più abbordabile nel costo. Nacque così nel 1922 la Lambda, considerata insieme all'Aprilia il capolavoro di Vincenzo Lancia, prima vettura di serie dotata di scocca portante che integrava in sé le funzioni strutturali del telaio, non solo con l'ovvio obiettivo di contenere il peso ma anche di aumentare la rigidità del veicolo. Un'ulteriore peculiarità del progetto elaborato risiedeva nell'introduzione di un pavimento abbassato dotato di una cavità (tunnel) per contenere l'albero di trasmissione. Grazie alla sua razionalità, la vettura completa pesava circa 850 kg, nella versione Torpedo. Per il motore si trasformò la tradizionale disposizione a quattro cilindri in linea in quella a V stretto, ottenendo una consistente riduzione della lunghezza del motore.

Degni di nota le sospensioni anteriori a ruote indipendenti e i freni sulle quattro ruote, per la prima volta simultaneamente comandati dal pedale.

L'esemplare in mostra appartiene alla quinta serie – la prima con cambio a quattro rapporti – ed è dotato di "Ballon", un padiglione precostruito sovrapposto alla vettura aperta per trasformare in berlina le vetture nate nella versione torpedo.

Dilambda (1930)

Nel 1925 terminò la produzione della Trikappa, l'ammiraglia della Lancia, lasciando la sola Lambda a rappresentare il marchio nel mercato del lusso. Si ritenne quindi opportuno predisporre una nuova vettura dotata di motore otto cilindri a V, come la Trikappa, per offrire nuovamente un modello esclusivo al pubblico che ne faceva richiesta e con l'ambizione di conquistare il ricco mercato americano. Nacque così, nel 1928, la Dilambda, realizzata con un nuovo telaio, costruito con elementi di lamiera saldata a sezione chiusa, particolarmente rigidi. Per il motore si riprese l'architettura a otto cilindri a V stretto già adottata dalla Trikappa, aumentandone la velocità di rotazione a 3800 giri/min e permettendogli di raggiungere una potenza di 100 cv ed una ragguardevole velocità massima di 120 km/h, a fronte di circa 4 litri di cilindrata. L'autotelaio riprendeva, con le dimensioni appropriate alla mole della vettura, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti e l'impianto frenante già presente sulla Lambda.

La vettura esposta ha una carrozzeria berlina a sei luci; un particolare dettaglio estetico è costituito dai gruppi ottici anteriori, la cui forma riprende quella caratteristica dello scudetto Lancia.

Astura (1932)

Nata in contemporanea con la “sorella minore” Artena per sostituire la Lambda, l’Astura rappresenta un’innovazione nella produzione Lancia a partire dal suo nome, non più legato all’alfabeto greco bensì alle radici “italiche” (in accordo con i tempi), trattandosi infatti del nome di uno storico castello nei pressi dell’antica città romana di Nettuno.

La vettura viene presentata al Salone di Parigi nell’ottobre del 1931, e monta un motore 8 cilindri a V derivato da quello della Dilambda ma di minore cubatura (circa due litri e mezzo contro i quattro dell’ammiraglia); abbandonata la scocca portante tipica della Lambda, l’Astura adotta un telaio a crociera di lamiera scatolata al quale il motore è fissato elasticamente mediante due corte molle a balestra: un brevetto Lancia, applicato anche sull’Artena, che elimina quasi del tutto le vibrazioni.

Inoltre, il buon rapporto peso/potenza (la versione berlina carrozzata dalla Lancia, pesa circa 1250 kg) le consente un notevole brio di marcia ed una velocità massima di circa 125 km/h: un buon risultato per un motore con una potenza massima di 72 cv.

Al di là delle versioni di alta qualità carrozzate direttamente dalla Lancia, il telaio dell’Astura diventa la base ideale per le più alte creazioni dei carrozzieri italiani tra le due Guerre, che vengono ordinate dai più importanti personaggi dell’epoca: dalle coupé e cabriolet di Pinin Farina (possedute, tra gli altri, da Galeazzo Ciano e Marlene Dietrich) alla berlina ministeriale di Benito Mussolini. Anche l’esemplare esposto presenta una carrozzeria fuoriserie berlina a sei luce realizzata dagli Stabilimenti Farina.

Aprilia (1937)

L’Aprilia, presentata nel 1936, rappresenta il testamento spirituale di Vincenzo Lancia, che purtroppo scomparve qualche mese prima della commercializzazione della vettura. Dotata di una carrozzeria autoportante priva di montante centrale e integrata con il telaio e, la vettura ha un aspetto decisamente innovativo rispetto al design automobilistico delle berline dell’epoca, ed è caratterizzata da una linea particolarmente aerodinamica che, unita ad una consistente leggerezza, le permetteva di raggiungere una velocità di circa 130 km/h e al contempo di garantire modesti consumi. A questo risultato contribuiva anche il nuovo motore con quattro cilindri a V stretto e camere di scoppio emisferiche. Oltre alle sospensioni anteriori indipendenti a telescopio, ormai tradizionali per Lancia, sulla vettura furono adottate sospensioni indipendenti anche per l’asse posteriore.

L’auto esposta appartiene alla I serie ed è quindi dotata di un propulsore di 1352 cc.

D50 (1954)

La D50 rappresenta uno dei più grandi traguardi sportivi nella storia della Casa di Borgo San Paolo. Nel 1953 la Lancia, già impegnata con successo nelle corse automobilistiche su strada, decise di prendere

parte anche al Campionato Mondiale di Formula 1. Fu quindi affidato a Vittorio Jano il compito di progettare, con l'ausilio del Reparto Corse, una vettura monoposto. La vettura, dotata di motore 8 cilindri a V di 90° con cilindrata di 2,5 litri, esordì nell'ottobre del 1954 al G.P. di Spagna.

La D50 si distingue per le impeccabili finiture (inusuali in una monoposto da competizione) e per un peso piuttosto contenuto, inferiore di oltre mezzo quintale rispetto a quello delle Formula Uno dirette concorrenti. La caratteristica estetica ed aerodinamica più rilevante è rappresentata dalla posizione laterale dei serbatoi del carburante, che garantisce un miglioramento del valore del CX ed una stabilità eccezionale nella marcia a serbatoi pieni; purtroppo quest'ultima cala considerevolmente in gara in conseguenza del continuo calo del livello del carburante.

Nel 1955, condotta da piloti del calibro di Alberto Ascari e Gigi Villorelli, conseguì alcuni importanti successi, tra cui le vittorie ai Gran Premi di Napoli e del Valentino, senza però riuscire a vincere il Campionato. I mancati traguardi sportivi, uniti alla situazione economica sfavorevole della famiglia Lancia ed alla tragica scomparsa di Alberto Ascari, convinsero la Casa ad abbandonare il Campionato di F1. Tutto il materiale venne ceduto alla Ferrari che, nel 1956, vinse il Campionato del Mondo con Juan Manuel Fangio alla guida di una versione modificata della D50.

L'esemplare esposto è quello con cui Gigi Villorelli partecipò al Gran Premio del Valentino del 1955.

Aurelia B24 Spider (1955)

L'Aurelia B24, considerata insieme alla Giulietta Spider la vettura simbolo degli anni Cinquanta italiani, fu costruita in due varianti: la Spider, prodotta nel 1955 e distinguibile esteticamente per via del parabrezza panoramico, dei caratteristici paraurti ad "ala" e delle portiere senza maniglie e vetri discendenti, e la Convertibile, contraddistinta da paraurti a lama unica, parabrezza a curvatura normale, portiere più ampie e munite di maniglie, profilo delle pinne di coda rialzato e più sfuggente. In entrambi i casi, la carrozzeria è opera di Pinin Farina.

L'autotelaio era identico a quello della coupé B20, ma con passo ulteriormente accorciato, e dalla versione chiusa proveniva anche il motore sei cilindri a V di 2451 cm³ (l'Aurelia è la prima vettura di serie ad essere stata prodotta con motore V6 e cambio in blocco con il differenziale), adattato con tarature specifiche.

Flaminia Loraymo (1960)

La vettura, prodotta in esemplare unico, è basata su uno chassis Flaminia Coupé ed è stata concepita dal designer industriale Raymond Loewy, noto per l'iconica bottiglia in vetro della Coca Cola ed il marchio delle sigarette Lucky Strike. Loewy, statunitense di origini francesi che era stato anche designer per la

Studebaker e per alcuni costruttori di treni, disegnò la vettura per suo uso personale e la fece realizzare dal carrozziere torinese Rocco Motto.

L'auto, presentata al 47° Salone dell'automobile di Parigi nell'ottobre del 1960 nel color ambra scuro metallizzato che sfoggia tuttora, fu denominata *Loraymo*, parola formata da parte del cognome e del nome del designer e che corrispondeva all'indirizzo telegrafico dello studio Loewy.

Tra le caratteristiche estetiche più evidenti, l'ampia calandra a griglia racchiusa in una cornice di acciaio cromato libera di scorrere per svolgere la funzione di paraurti; i parafanghi anteriori arretrati; i fari antinebbia posti al di fuori della carrozzeria; le fiancate leggermente convesse nella parte centrale con un «effetto bottiglia Coca-Cola» che migliorava l'aerodinamica della vettura; l'assenza dell'apertura del cofano del bagagliaio, accessibile solo dall'abitacolo e lo spoiler posteriore sul tetto per ridurre la turbolenza aerodinamica, un sorprendente parallelo con la successiva Stratos.

Flavia Coupé 1.8 (1967)

La Flavia rappresenta una tappa importante nella storia della Casa torinese, ormai di proprietà della famiglia Pesenti, e costituisce il primo modello italiano con meccanica "tutto avanti", cioè con motore e trazione anteriori. La vettura, che monta il primo propulsore boxer Lancia – un quattro cilindri disponibile nelle cilindrata 1500, 1800 e successivamente 2000 – offre per la prima volta in Italia anche altre importanti soluzioni tecniche, tra cui i freni a disco sulle quattro ruote.

La versione coupé, presentata al Salone di Torino del 1961, fu disegnata da Pininfarina, nel cui stabilimento avveniva anche il montaggio finale. Rispetto alla berlina aveva una linea più elegante e filante, garantita dal padiglione spiovente, ed un motore più potente in grado di raggiungere la velocità massima di 170 km/h. Questa specifica versione fu prodotta dal 1963 al 1968 in 2150 esemplari ed era allestita con un motore a iniezione meccanica, potenziato fino a 102 CV. Esteticamente da notare, oltre al logo Pininfarina, la targhetta con lettera "L" applicata alla griglia del radiatore e la scritta "iniezione" sul coperchio del vano bagagli.

Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF (1972)

Presentata due anni dopo la Fulvia berlina del 1963, la versione coupé – una berlinea 2+2 dall'aspetto elegante e dalle prestazioni sportive – fu disegnata da Piero Castagnero, che s'ispirò alle linee dei motoscafi Riva dell'epoca. La vettura, spinta da un motore 4 cilindri a V che fu successivamente sviluppato in diverse cilindrata (da 1,2 a 1,6 litri), riscosse un immediato e notevole successo commerciale, e fu da subito considerata per un uso agonistico. Diventata ben presto una delle principali protagoniste dei rally sul finire degli anni 60, rappresentò la punta di diamante della Squadra Corse HF Lancia per diverse stagioni sportive: il suo successo più importante, ottenuto inaspettatamente contro

vetture di cilindrata e potenza nettamente superiori, è rappresentato dalla vittoria al Rally di Montecarlo del 1972, ottenuta dall'equipaggio formato da Sandro Munari e Mario Mannucci proprio con l'esemplare esposto a Milano, che riporta ancora sulla carrozzeria i segni della memorabile impresa. La vettura in mostra – che monta il 4 cilindri elaborato di 1,6 litri da 160 cv – è universalmente nota dagli appassionati come semplicemente “14”, il suo numero di gara al Montecarlo. .

Stratos (1976)

Considerata contemporaneamente una pietra miliare nella storia del design automobilistico – per via della sua avveniristica linea a cuneo pronunciato, firmata da Marcello Gandini per la Carrozzeria Bertone – e l’“arma definitiva” della Lancia nei rally, la Stratos ha scritto a suon di vittorie alcune delle pagine sportive più belle degli anni Settanta.

Il prototipo a motore posteriore centrale, presentato dalla Bertone al Salone dell'automobile di Torino del 1970, era basato su un telaio della Fulvia HF, da cui mutuava anche il propulsore. Nella versione definitiva, prodotta a partire dal 1973, il motore di 2418 cm³ e la trasmissione erano derivati da quelli della Ferrari Dino 246 ed abbinati a un telaio monoscocca centrale in acciaio, rendendo la Stratos un'automobile particolarmente competitiva in gara, grazie anche alle dimensioni compatte e al peso inferiore alla tonnellata. Innumerevoli le vittorie conquistate, tra cui spiccano i tre Campionati del Mondo rally consecutivi (dal 1974 al '76) ma anche i successi in gare di velocità come la Targa Florio e il Tour de France.

L'esemplare in mostra è in versione stradale – con il caratteristico colore rosso arancio – ma mutua dal modello da competizione alcuni significativi particolari estetici, come i parafanghi posteriori allargati.

Rally 037 (1982)

La vettura fu concepita all'inizio degli anni Ottanta per sostituire, nelle competizioni rallystiche internazionali, la gloriosa ma ormai datata Fiat 131 Abarth Rally. Contraddistinta dal numero di progetto SE037, è basata sulla cellula centrale della Lancia Beta Montecarlo convertibile, cui vennero uniti un traliccio anteriore ed uno posteriore, e costruita dalla Pininfarina, che ne curò l'estetica.

Il motore, il bialbero Fiat di 2 litri a 16 valvole sovralimentato con compressore volumetrico, fu progettato dall'Abarth e venne collocato longitudinalmente in posizione posteriore centrale, garantendo alla vettura una notevole motricità. La 037 in versione stradale (l'esemplare in mostra è uno dei 200 prodotti per consentire l'omologazione in Gruppo B) sviluppa 205 cv capaci di spingerla a oltre 220 km/h e di farle raggiungere i 100 km/h da ferma in meno di sette secondi.

La versione da competizione (elaborata fino a raggiungere i 310 cv di potenza massima) esordisce al Rally Costa Smeralda nell'aprile del 1982 e concorre ufficialmente per la stagione 1983, dove domina il

campionato mondiale sin dalla prima gara, il Rally di Montecarlo vinto da Walter Roerl. In quell'anno, nonostante l'agguerrita concorrenza delle nuove Audi Quattro a trazione integrale, la Lancia conquistò il Campionato del Mondo, quello Europeo e quello Italiano.

Delta S4 (1986)

Prima 4x4 italiana impiegata nelle competizioni, la S4 (la "S" sta a indicare la sovralimentazione, "4" le quattro ruote motrici) fu concepita dai tecnici dell'Abarth a partire dal 1983, con sigla di progetto SE038, a seguire la vittoriosa 037.

Il modello venne costruito, originariamente, in soli 200 esemplari necessari per poter ottenere l'omologazione nel Gruppo B: uno di questi è esposto a Milano, nel caratteristico colore rosso scuro.. La Delta S4 stradale in realtà si differenziava molto dalla precedente 037 (progettati ex novo tutti gli elementi fondamentali, quali motore, sovralimentazione, trasmissione e autotelaio-carrozzeria) e soprattutto dalla sua omonima versione berlina risentendo molto, e positivamente, dell'impostazione da vettura per le competizioni. Il telaio era a traliccio e con tubolari d'acciaio, la carrozzeria impiegava pannelli a nido d'ape in kevlar e fibre di carbonio. Il motore, un quattro cilindri di 1759 cc con 4 valvole per cilindro e due assi a camme in testa, presentava un'inedita doppia sovralimentazione composta da un compressore volumetrico in funzione con il motore a bassi regimi e un turbocompressore per gli alti, per una potenza di 250 CV nella versione stradale e quasi 500 in quella da competizione.

Thema Ferrari 8.32 (1988)

Presentata al Salone di Torino del 1986, la versione più esclusiva della Thema venne immediatamente battezzata "Thema Ferrari", proprio perché il suo motore d otto cilindri 32 valvole (da cui il nome 8.32) era stato progettato e sviluppato a Maranello: si trattava infatti del propulsore (opportunamente adattato e "addomesticato") in uso sulla Ferrari 308, che sulla Thema sviluppa una potenza massima di 215 CV, permettendole di raggiungere i 240 km/h circa. Tra i dettagli estetici più rilevanti che la caratterizzano vanno ricordati i cerchi in lega, ispirati nel design alle berlinette Ferrari dell'epoca, la calandra con la griglia modificata, la targhetta identificativa col logo "8.32" in fondo giallo con i tre colori verde, bianco e rosso a margine e, soprattutto, l'alettone posteriore a scomparsa, regolabile elettricamente con un semplice comando. Le sospensioni adottavano lo schema MacPherson a controllo elettronico, e gli interni erano impreziositi da pelle e radica. Tra il 1986 e il 1992 furono prodotte 4300 unità in due serie differenti. L'esemplare esposto appartiene alla seconda serie.

Delta HF Integrale (1994)

L'esemplare esposto, che non ha mai lasciato l'azienda ed ha al suo attivo solo poche decine di chilometri, appartiene alla quinta ed ultima serie della Delta HF Integrale (in gergo definita "Evo 2").

Ennesima evoluzione della Delta a quattro ruote motrici (una vettura entrata nella leggenda dei rally con le sue sei vittorie consecutive del Campionato Mondiale, dal 1987 al 1992) la vettura presenta carreggiate ulteriormente allargate, sospensioni e freni potenziati ed un incremento di potenza del quattro cilindri turbo da due litri fino a 215 cv, che permettono alla Delta di toccare i 220 km/h.

Alfa Romeo

Per accogliere un pubblico di appassionati ed esperti, Alfa Romeo è presente con un'area espositiva di forte impatto visivo capace di esaltare la più autentica passione per l'automobilismo, di ieri e di oggi. Il tema dell'esposizione milanese è la celebrazione della dicitura *Veloce*, apparsa per la prima volta sulla Giulietta Sprint Veloce presentata al Salone di Torino nell'aprile 1956 e che ha poi contrassegnato alcuni dei modelli più prestazionali della Casa del Biscione, fino a giungere alla nuova Giulia Veloce.

La vettura, presentata al Salone di Parigi nello scorso ottobre, farà la sua prima apparizione italiana al salone milanese e sarà accompagnata per l'occasione da due progenitrici d'eccezione, entrambe provenienti da collezioni private: la Giulietta Sprint Veloce e la Giulia Sprint GT Veloce.

Sullo stand i visitatori avranno anche modo di informarsi sulla mostra attualmente in corso presso il Museo Storico Alfa Romeo di Arese, intitolata "I Maestri dello Stile" e visitabile sino al 10 gennaio 2017: una celebrazione dell'opera dei grandi carrozzieri italiani, che hanno reso la Casa del Biscione protagonista della ricerca estetica, aerodinamica e tecnica.

Giulietta Sprint Veloce (1957)

La Giulietta Sprint Veloce è l'evoluzione tecnica e prestazionale della Sprint: un peso minore (quasi cento chili), la potenza del bialbero in lega leggera portata a 80 CV (96 dal 1958), un rapporto di compressione aumentato e due carburatori doppio corpo che la proiettano a una velocità massima di oltre 170 km/h. Con queste performance la Sprint Veloce è destinata ai gentlemen drivers, che hanno a disposizione una vettura più prestazionale rispetto alla concorrenza. La carrozzeria non viene sottoposta a modifiche, tranne in qualche dettaglio secondario, e rimane così uno dei capolavori dello stile italiano, firmato Bertone e realizzato da Franco Scaglione. Tra i risultati sportivi di maggior rilievo della Giulietta Sprint Veloce c'è senza dubbio la vittoria di classe alla Mille Miglia del 1956, ottenuta in contemporanea con il clamoroso undicesimo posto assoluto, dietro a vetture con il triplo della potenza.

Giulia Sprint GT Veloce (1966)

Tre anni dopo l'esordio della Giulia Sprint GT del 1963, equipaggiata con il motore della berlina Giulia T.I., la Casa del Biscione presenta al Salone di Ginevra la Giulia Sprint GT Veloce: 3 cavalli di potenza in più rispetto ai 106 originari donano a questa coupé una guidabilità da prima della classe, per una velocità massima di oltre 185 km/h, limite che si avvicina a quello della celebre GTA in configurazione stradale. L'architettura meccanica della Sprint GTV ricalca ovviamente quello della Giulia e con un corpo vettura compatto e leggero vengono ancora più esaltate la sicurezza attiva e le prestazioni, che vanno ad insidiare le gran turismo dei segmenti superiori. La linea, essenziale ed elegante, anche questa firmata da Bertone e opera di Giugiaro, diventa immediatamente un classico.

Giulia Veloce

Caratterizzata da stile e contenuti esclusivi, la nuova versione della Giulia si fregia di un nome evocativo e glorioso della tradizione Alfa Romeo, che da esattamente sessant'anni identifica le versioni più sportive e distintive del Biscione. La sigla Veloce torna dunque sulla Giulia per soddisfare un cliente alla ricerca di contenuti ricchi di personalità. Questa nuova automobile si contraddistingue sia per alcuni raffinati elementi estetici, come i paraurti specifici e la cornice cristalli in nero lucido, sia per alcuni contenuti più sportivi quali l'estrattore posteriore specifico che integra il doppio terminale di scarico e i cerchi in lega da 19" a 5 fori disponibili come optional. Stessa impronta sportiva all'interno, dove spiccano i nuovi sedili Sport in pelle, disponibili in tre colori, riscaldati e con regolazione elettrica, il volante sportivo con impugnatura specifica e riscaldato, gli inserti in alluminio su plancia, tunnel centrale e pannelli porta e i fari allo Xenon.

A uno stile distintivo, interno ed esterno, corrisponde una ricchissima dotazione di serie che prevede climatizzazione bi-zona, sistema Alfa DNA e sistema infotainment Alfa Connect 6,5", oltre ai nuovi ed efficienti sistemi di sicurezza attiva quali il Forward Collision Warning (FCW) con Autonomous Emergency Brake (AEB) e riconoscimento pedone, il sistema frenante IBS (Integrated Brake System), il Lane Departure Warning (LDW) e il cruise control con limitatore di velocità. Su Giulia Veloce debutta il nuovo motore 2.2 Turbo Diesel che sviluppa una potenza massima di 210 CV a 3.750 gir/min e una coppia massima 470 Nm a 1750 giri/min. In particolare, il turbodiesel 2.2 della Giulia è il primo motore Diesel della storia di Alfa Romeo costruito interamente in alluminio. Questo quattro cilindri in linea è caratterizzato dal sistema d'iniezione di ultima generazione MultiJet II con Injection Rate Shaping (IRS) e pressioni d'esercizio di 2.000 bar. Il turbocompressore a geometria variabile ad attuazione elettrica rappresenta lo stato dell'arte della meccanica e minimizza i tempi di risposta assicurando, nello stesso tempo, vantaggi in termini d'efficienza. I più raffinati livelli di comfort ed esperienza di guida sono inoltre garantiti dall'utilizzo del contralbero di equilibratura.

Infine, la nuova Giulia Veloce porta al debutto l'innovativo sistema di trazione integrale con tecnologia Q4, progettato per gestire la trazione del veicolo in tempo reale, al fine di garantire il massimo livello in termini di prestazioni, efficienza e sicurezza. Il sistema Q4 assicura quindi tutti i vantaggi della trazione integrale - in termini di stabilità, trazione e sicurezza - e, allo stesso tempo, garantisce consumi ridotti, reattività e tutto il piacere di guida di un'auto a trazione posteriore.

Abarth

Lo stand dello Scorpione propone tre esemplari a conferma della continua ricerca del "meccanicamente perfetto" tipico di tutte le vetture di Abarth: è questa l'essenza di un brand capace di rinnovarsi continuamente, accettando e vincendo sfide spesso ritenute impossibili. Sulla passerella milanese sfilano un esemplare storico della Fiat 124 Abarth Rally Gr.4, il nuovo Abarth 124 spider e la Abarth 695 Biposto.

Fiat 124 Abarth Rally Gr.4 (1975)

Rispetto alla Fiat 124 Sport Spider da cui è derivata, la Fiat 124 Abarth Rally Gr.4 beneficia di un motore più potente, di tettuccio e cofano in fibra di vetro e di portiere in alluminio, che consentono una notevole riduzione del peso complessivo. A seguito di una messa a punto operata dalla Squadra Corse Abarth, la vettura ha debuttato nella stagione sportiva 1972 e ha proseguito la propria importante carriera sportiva fino al 1975, per essere poi sostituita dalla 131 Abarth Rally nel 1976. Allestita con un motore da 1756 centimetri cubici, in grado di erogare 200 CV di potenza, questa vettura può raggiungere una velocità massima di 170 km/h a seconda del rapporto al ponte. Ha al suo attivo due vittorie nel Campionato Europeo Rally (1972 e 1975) e la piazza d'onore del campionato costruttori per quattro stagioni consecutive (dal 1972 al 1975).

La grande attenzione di Abarth verso le vetture storiche si esprime anche attraverso le Officine Abarth Classiche di Torino, inaugurate nel novembre 2015. Il progetto Abarth Classiche si articola su più punti: dall'atelier per il restauro e le certificazioni alla partecipazione ed organizzazione di fiere, eventi, raduni e competizioni. Il programma sta riscuotendo grande successo con numerose certificazioni già effettuate e molti collezionisti in lista di attesa. Maggiori informazioni sui servizi offerti sono reperibili sul sito <http://www.abarthclassiche.com>.

Abarth 124 spider

Accanto alla storica progenitrice, il pubblico milanese potrà ammirare il nuovo Abarth 124 spider, la vettura che garantisce tutta l'emozione e la gioia di un'autentica esperienza roadster. Sviluppato grazie

alla Squadra Corse Abarth, il nuovo Abarth 124 spider incarna perfettamente i valori fondamentali dello Scorpione: prestazioni, cura artigianale ed eccellenza tecnica. Abarth 124 spider è dotato di differenziale autobloccante meccanico di serie, una dotazione tipica delle vetture sportive di alta gamma. Le masse sono concentrate all'interno del passo, il motore turbo a quattro cilindri da 1,4 litri e 170 CV è installato dietro l'asse anteriore e i pesi sono attentamente distribuiti per garantire agilità ottimale e un feeling di guida superiore. La meccanica raffinata e l'impiego di materiali speciali hanno permesso di limitare il peso a soli 1060 kg, per un rapporto peso/potenza di 6,2 kg/cv, il migliore della sua categoria. In aggiunta, le sospensioni utilizzano uno schema a quadrilatero alto per le ruote anteriori e una architettura multilink a 5 bracci per quelle posteriori: un setup calibrato specificamente per aumentare la stabilità in curva e in staccata abbinandosi alla taratura sportiva dello sterzo servoassistito.

Abarth 695 biposto Record

Accanto alla nuova spider, riflettori puntati sulla Abarth 695 biposto Record, la versione che celebra il 50esimo anniversario dei due record di accelerazione (sul quarto di miglio e sui 500 metri) firmati da Carlo Abarth presso l'Autodromo di Monza nel 1965.

È caratterizzata da un'esclusiva livrea "Giallo Modena" con finiture in "Tar Cold Grey" e badge "695 Record" smaltato sulla fiancata.

Sotto il cofano il motore 1.4 T-jet, portato per la prima volta a 190 CV per assicurare performance eccellenti: 230 km/h di velocità massima e 5,9 secondi per accelerare da 0 a 100. Questa edizione speciale è dotata di un gran numero di caratteristiche tecniche provenienti direttamente dal mondo racing, come ad esempio la barra antirollio ultraleggera in titanio, i cerchi in lega da 18", l'impianto frenante Brembo sovradimensionato, gli scarichi Akrapovič, gli ammortizzatori idraulici regolabili e il differenziale autobloccante meccanico.

Jeep

Sullo stand Jeep il pubblico può ammirare un esemplare di Willys MB - antesignano del primo esemplare 4x4 Jeep a uso civile, il CJ-2A - accanto alla nuova serie speciale Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Willys MB (1944)

Il 15 luglio del 1941, per rispondere alle esigenze militari dell'esercito degli Stati Uniti, fu iniziata la produzione del modello Willys MB (formalmente Willys Jeep MB Truck, 1/4 ton, 4x4), un piccolo autoveicolo a trazione integrale dotato di meccanica adatta all'uso in terreni difficili da usarsi come mezzo da ricognizione e collegamento. Il mezzo, che fu costruito sino al 1945, fu denominato "General Purpose", il cui acronimo GP si pronuncia appunto "Jeep". La vettura montava un motore Go Devil 2.199 a benzina raffreddato ad acqua, in grado di erogare 54 CV a 4.000 giri/min. Aveva 3 marce, più retromarcia, e 3 ridotte. La trazione 4x4, con anteriore inseribile, e la velocità massima di 115 km/h. La portata era di 250 kg, e la tara di 1.105 kg

Al termine del secondo conflitto mondiale, dal mezzo militare a quattro ruote motrici fu derivato nel 1945 il veicolo civile CJ-2A (Civilian Jeep), che ha dato vita al primo fuoristrada moderno dell'industria automobilistica. Da allora Jeep continua a essere sinonimo di libertà intesa come stato mentale e determinazione nel seguire i propri istinti con la sicurezza di poter intraprendere qualsiasi sfida grazie a capacità fuoristradistiche di assoluto riferimento.

La vettura in esposizione appartiene ad una collezione privata.

Jeep Wrangler 75th Anniversary

La Jeep Wrangler in mostra a Milano appartiene alla serie speciale in edizione limitata 75th Anniversary, realizzata per festeggiare l'importante compleanno del marchio Jeep. . La vettura sfoggia esterni di colore Sarge Green ed è equipaggiata con il potente motore Pentastar V6 da 3,6 litri. La dotazione di serie comprende optional esclusivi, tra cui figurano la griglia in tinta con feritoie e cornici dei fari color bronzo, il cofano Power Dome con prese d'aria, il differenziale a slittamento limitato, il sistema di navigazione con impianto audio premium, i sedili in pelle ed il Dual Top in tinta carrozzeria.