



FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

Schlieren, 13 settembre 2018

Montreux Grand Prix: l'edizione 2018 si accende di passione Alfa Romeo

FCA Heritage, l'ente dedicato alla valorizzazione e promozione del patrimonio storico dell'azienda, torna su un tracciato che fa parte della gloriosa storia del brand: qui nel 1934 trionfò Trossi al volante della mitica Alfa Romeo GP Tipo B "P3". La vettura sfilerà nella cittadina elvetica insieme a una preziosa Alfa Romeo Giulietta SZ: entrambe sono normalmente custodite presso il Museo Storico di Arese. Al loro fianco il meglio dell'attuale produzione Alfa Romeo.



Dal 13 al 16 settembre andrà in scena il Montreux Grand Prix, l'evento rievocativo della storica competizione disputata nel 1934 che accende di passione la Riviera Vaudoise. Da Place du Marché fino alla vetta de Les Hauts de Caux, il percorso si articola sulle sponde del lago Lemano. L'edizione 2018 del Montreux Grand Prix, ormai un vero e proprio happening per gli appassionati di automobilismo classico, coinvolgerà nuovamente celebri piloti del passato e celebra la corsa vinta dal conte Carlo Felice Trossi sull'Alfa Romeo GP Tipo B "P3" ottantaquattro anni fa. Con la sua partecipazione, il dipartimento FCA Heritage crea il consueto ponte con il passato presentando a Montreux le grandi glorie storiche Alfa Romeo accanto ai modelli di più recente produzione: oltre Giulia e Stelvio, presentate nelle potenti versioni Quadrifoglio, sarà infatti possibile ammirare due 4C, una Coupé e una Spider, nelle serie speciali "Competizione" e "Italia". La Coupé ha un'indole decisamente più sportiva con una forte ispirazione verso il mondo racing mentre la Spider, capace comunque di regalare prestazioni esaltanti, ha un'indole più elegante e raffinata. In Svizzera sfileranno l'Alfa Romeo GP Tipo B P3 del 1932 e l'Alfa Romeo Giulietta SZ coda tronca.

Alfa Romeo GP Tipo B (1932)

Se la stravagante Tipo A era stata una soluzione temporanea per non lasciare sgombro il campo, il grande progetto a cui Vittorio Jano sta lavorando all'alba degli anni Trenta è destinato a lasciare un'impronta indelebile nella storia dell'Alfa Romeo: la Gran Premio Tipo B. Il telaio, a longheroni e traverse in acciaio, è derivato da quello della Tipo A, ma del tutto nuovi sono i gruppi meccanici: il propulsore è un otto cilindri in linea con biblocco e teste fisse in lega leggera. La cilindrata è di 2654 cm³ e la potenza massima di 215 CV, per una velocità massima di 232 km/h. Molto particolare è anche lo schema della trasmissione: il differenziale viene posto subito all'uscita del cambio, trasmettendo il moto alle ruote tramite due lunghi semiassi disposti a V, con due coppie coniche. Una soluzione con cui Jano riesce ad abbassare il baricentro della vettura, permettendo al pilota di sedere più in basso. Il debutto è al GP d'Italia 1932, come tradizione vinto da Nuvolari sulla nuova vettura. Seguiranno gli allori al GP di Francia, la "triple" al GP di Germania, Coppa Ciano, Coppa Acerbo, Circuito Principe di Piemonte e Monza. Nel 1933 l'Alfa Romeo, ceduta all'IRI, si ritirerà dalle competizioni, motivando ufficialmente la decisione con la "dimostrata imbattibilità" delle Tipo B: la gestione delle vetture viene ceduta alla



FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

COMUNICATO STAMPA



Scuderia Ferrari. Nel 1934 il regolamento cambia e contemporaneamente il gruppo degli avversari si allarga con il rientro di Mercedes e Auto Union. La Tipo B venne aggiornata con una carrozzeria più larga, un irrobustimento del telaio e un'evoluzione del motore, ora di 2905 cc, 255 CV e 262 km/h. Dopo un positivo avvio di stagione, le fortune si faranno alterne, mentre per il GP dell'Avus verrà sviluppata una speciale carrozzeria aerodinamica, ideata dall'ingegner Cesare Pallavicino, collaudata sull'autostrada Milano-Laghi e portata alla vittoria da Guy Moll. Il commiato è sempre all'insegna del "Mantovano Volante" che nel 1935 strappa una incredibile affermazione al GP di Germania sul leggendario circuito del Nürburgring con un'anziana Tipo B dotata di un propulsore da 3165 cm³ per 265 CV e 275 km/h.

Alfa Romeo Giulietta SZ coda tronca (1960)

La genesi della Giulietta Sprint Zagato, la ben nota SZ, non nasce da una semplice "commessa" dell'Alfa Romeo al carrozziere milanese, ma è legata al mondo delle corse e più precisamente alla necessità del gentlemen driver Leto di Priolo di riparare e alleggerire la propria Giulietta Sprint Veloce, danneggiata durante la Mille Miglia del 1956. Zagato eliminò la pannellatura dal telaio e lo dotò di una leggera carpenteria in tubi d'acciaio e rivestito con una carrozzeria in alluminio. Da questi interventi ottenne la SVZ, un vettura arrotondata, aerodinamica e più leggera di 145 kg rispetto alla Sprint Veloce. In gara i risultati della SVZ non si fecero attendere e gli ordini per Zagato si moltiplicarono a vista d'occhio. In pochi mesi sono decine i piloti privati che commissionarono esemplari "su misura", sempre più aerodinamici e con il bialbero 1300 sempre più potente. Dal punto di vista stilistico, le SVZ iniziarono a prefigurare le linee della futura SZ.

Alfa Romeo s'accorse della bontà del progetto di Zagato e lo fece diventare una produzione limitata ma "di serie". Così, dopo il successo delle elaborazioni private, nel 1959 il carrozziere milanese iniziò produrre ufficialmente la sua Sprint Zagato: la carrozzeria era estremamente profilata e il peso superava di poco gli 850 kg. La Giulietta SZ che prende parte al Montreux Grand Prix è un modello del 1960 appartenente alla seconda serie e caratterizzato dalla cosiddetta "coda tronca" (o coda di Kamm) che le permette di raggiungere agevolmente i 200 km/h grazie anche alla straordinaria efficienza aerodinamica. Sotto il cofano, un propulsore a 4 cilindri in linea da 1290 cm³ capace di sviluppare 100 CV. Il modello si distingue anche per i freni anteriori a disco e il frontale affusolato.

Ulteriori informazioni e immagini su: www.alfaromeopress.ch

Contatto per i media

Serenella Artioli De Feo

Tel: +41 (0)44 556 22 02

Mob: +41 (0)79 500 58 78

E-mail: serenella.artiolidefeo@fcagroup.com