



A Alfa Romeo e a sua "Tribo" celebram o centenário do Quadrifoglio no Le Mans Classic 2023

- A Alfa Romeo está presente no Le Mans Classic, no ano do centenário do Quadrifoglio e do histórico circuito francês, onde a marca italiana deixou a sua marca de forma indelével
- A Alfa Romeo irá apresentar modelos de inestimável valor desportivo: o 6C 3000CM (1953); o 33 Stradale *prototipo* (1967); o 33/3 Litri "Le Mans" (1970); o 33 TT 12 (1975)
- A 2ª edição dos Tribe Days: ao lado da marca estarão clubes internacionais e proprietários dos atuais modelos Alfa Romeo de maior performance, como convidados do imperdível evento anual que a Alfa Romeo dedica aos seus fãs.

A 11ª edição do Le Mans Classic realizar-se-á no lendário circuito da sua prova de 24 Horas, de 29 de junho a 2 de julho. Este evento imperdível no mundo da competição de automóveis antigos oferece a dezenas de milhares de visitantes e entusiastas a oportunidade de admirar, na pista de Le Mans, os automóveis de corrida dos anos 20 até ao final dos anos 70 que marcaram a história desta lendária prova.

Esta é uma grande oportunidade para a Alfa Romeo - quatro vezes vencedora da competição - apresentar alguns dos modelos excecionais que fizeram parte da extraordinária aventura desportiva da marca, bem como do Circuito de La Sarthe. Esta oportunidade é ainda mais extraordinária pelo facto de o centenário do circuito em que se realizam as 24 Horas de Le Mans assinalar, também, os 100 anos do icónico Quadrifoglio, emblema dos automóveis de mais alta performance da marca Alfa Romeo desde 1923. Dois marcos centenários, essenciais na história do automobilismo, serão celebrados este ano no Le Mans Classic.

No evento, em exibição no espaço da marca, estarão quatro modelos excecionais, joias da coleção Heritage em exposição no Museo Storico Alfa Romeo em Arese: um 6C 3000M (1953); o extraordinário 33 Stradale *prototipo* (1967); um 33/3 Litri "Le Mans" (1970); um 33 TT 12 (1975). Em simultâneo, estarão também em exposição as mais recentes novidades da gama: os exclusivos Giulia e Stelvio Quadrifoglio "100° Anniversario", acompanhados por um Tonale Plug-in Hybrid Q4, o primeiro SUV Q4 híbrido plug-in da Alfa Romeo.

A cereja no topo do bolo - o muito exclusivo Alfa Romeo Giulia SWB Zagato - dará as suas primeiras voltas em público durante o desfile na manhã de sábado, dia 1 de julho. Os visitantes poderão testemunhar a sua estreia mundial na "Village des Constructeurs". Ao seu lado estará um notável Alfa Romeo 33/3 que participou nas 24 Horas de Le Mans em 1970, adornado com o logótipo da





Autodelta, a equipa oficial do departamento de corridas da Alfa Romeo, entidade que celebra o seu 60º aniversário este ano.

A Alfa Romeo está, por isso, a convidar todos os seus fãs - a "tribo" Alfisti - a participar neste evento imperdível. Desta sexta-feira, dia 30 de junho, a domingo, 2 de julho, a Alfa Romeo convida os seus apaixonados clientes e clubes a participarem na segunda edição do Alfa Romeo Tribe Days. Três dias de pura paixão, pontuados por novos eventos e experiências de condução exclusivas nos circuitos de Montlhéry e Le Mans, onde foram escritos alguns dos capítulos mais impressionantes da história do desporto automóvel internacional.

6C 3000 CM spider (1953)

O "6C 3000 Competizione Maggiore" (CM), fabricado pelo construtor de carroçarias Colli de Milão, foi criado em 1953 como um coupé de competição para a categoria "sports car". Este modelo foi concebido para competir nas 1000 Miglia de 1953 e nas 24 Horas de Le Mans.

O motor deste "spider" de competição, concebido por Giuseppe Busso, utilizou muitos componentes do anterior 6 cilindros em linha de 3 litros, produzido expressamente para o protótipo 6C 3000, mas com uma cilindrada aumentada para 3495 cc e uma potência de 275 cv depois de devidamente afinado.

A versão coupé foi a segunda classificada nas 1000 Miglia de 1953, conduzida pelo lendário Juan Manuel Fangio, campeão do mundo de F1 em 1951 com o GP Tipo 158-159 "Alfetta" e o melhor piloto da equipa Alfa na altura. O piloto argentino dominou a corrida, mas foi forçado a abrandar devido a um problema com o seu chassis.

A experiência em La Sarthe, em junho de 1953, foi ainda mais infeliz para o Alfa Romeo 3000 CM coupé, quando todas as viaturas tiveram que abandonar a corrida. A principal razão foi o curto espaço de tempo que houve para completar todo o projeto: o objetivo principal e imperativo do gabinete de design era planear e organizar a produção de um novo modelo compacto, o qual se tornaria o "Giulietta".

Por outro lado, a versão "spider" venceu o primeiro "Gran Premio Supercortemmaggiore", disputado em Merano em 1953, com Juan Manuel Fangio ao volante. Este extraordinário automóvel encontra-se habitualmente em exposição no Museo Alfa Romeo. O veículo aqui exposto está equipado com travões de disco instalados pelo departamento de I&D em 1955.





Alfa Romeo 33 Stradale *prototipo* (1967)

Baseado no Tipo 33/2 que obteve múltiplas vitórias em competição, entre 1967 e 1969 foi criada uma série limitada de 18 coupés de estrada, com uma fascinante carroçaria em alumínio desenhada por Franco Scaglione.

Um modelo lendário que marcou a história da Alfa Romeo, mas também a história automóvel em geral, tanto pela sua raridade como pela sua beleza escultural. É um dos poucos automóveis de estrada baseados num modelo de competição; herdou soluções técnicas excecionais que, 50 anos depois, ainda podem ofuscar as de alguns automóveis modernos sofisticados. O seu design, expressão máxima da beleza automóvel, é quase indescritível: o equilíbrio das formas, a pureza das linhas e a elegância de todos os pormenores.

O chassis original, retirado do veículo de competição, é constituído por três grandes tubos de liga de alumínio com um diâmetro de 20 cm, dispostos de modo a formar uma letra H assimétrica. Duas estruturas de magnésio fundido foram depois fixadas nas extremidades: a parte da frente suportava a suspensão e os pedais; a parte de trás suportava o motor, a transmissão e a suspensão. Os depósitos de combustível, feitos de borracha, foram alojados nos tubos do chassis.

Em comparação com a versão de competição, o 33 Stradale distinguia-se por uma distância entre eixos aumentada em 10 cm e por um chassis reforçado por chapas de aço sob o cockpit, bem como por acabamentos e revestimentos adequados à utilização em estrada. Até mesmo o motor - um V8 de dois litros a 90° - foi "suavizado" e limitado a 230 cv (em comparação com os 270 cv da versão protótipo), embora ainda pudesse levá-lo até aos 260 km/h.

Alfa Romeo 33/3 Litri Le Mans (1970)

O regresso da Alfa Romeo às corridas de "sports cars" em 1967, com o projeto "Tipo 33", fez parte de um processo de evolução que duraria uma década. Após a estreia bem-sucedida do veículo de dois litros em Fléron, e antes das suas grandes vitórias em 1968, a Autodelta concebeu uma nova versão de 3 litros do motor V8, com o objetivo de disputar vitórias à geral.

As possibilidades eram promissoras, mas quando o automóvel se estreou nas 12 Horas de Sebring em 1969, foi obrigado a desistir. Durante a temporada, obteve duas vitórias (Zeltweg e Pergusa) e, em 1970, a equipa Autodelta consolidou o desenvolvimento do 33/3.

O automóvel aperfeiçoado para o ano seguinte foi profundamente revisto: o motor debitava 420 cv; a caixa de velocidades tinha sido redesenhada; o peso tinha sido reduzido para 650 kg; a carroçaria era totalmente nova.





O ano de 1971 foi o ano de todas as vitórias: os 1000 km de Brands Hatch (De Adamich-Pescarolo), a Targa Florio (Vaccarella-Hezemans) e as 6 Horas de Watkins Glen (De Adamich-Peterson) foram as vitórias mais prestigiadas que fizeram da Alfa Romeo a segunda classificada no Campeonato do Mundo de Construtores.

Alfa Romeo 33 TT 12 (1975)

O 33 TT 12 fez a sua estreia nos 1000 km de Spa-Francorchamps a 5 de maio de 1973, quando o Campeonato do Mundo de Construtores estava no seu auge, com um grande empenho das marcas mais prestigiadas como a Alfa Romeo e a sua divisão de competição, "Autodelta".

Enquanto o nome "33" - visto nos circuitos desde 1967 - evocava um lendário automóvel de competição, "TT" significava "telaio tubolare" (chassis tubular, em italiano), derivado do anterior "33 TT3" com um motor V8 de 90°. Quanto ao "12", representava o número de cilindros do novo motor "flat-12" de 3 litros, com capacidade para ultrapassar uma potência de 500 cv. A carroçaria apresentava uma aerodinâmica invulgar e uma estética inconfundível, composta por duas aletas laterais e uma grande entrada de ar por cima do capô do motor.

Os técnicos da Autodelta decidiram que a época de 1973 seria dedicada ao desenvolvimento completo do novo veículo e, um ano mais tarde, o 33 TT 12 obteve os seus primeiros sucessos, incluindo o primeiro lugar nos 1000 km de Monza.

Em 1974, a direção da Alfa Romeo decidiu participar nas 24 horas de Le Mans, com o objetivo de vencer a Team Matra, o seu primeiro verdadeiro concorrente. Durante as qualificações em março, Merzario e o seu 33 TT 12 arrancam com uma volta em 3 minutos e 31 segundos, quatro segundos à frente da Matra. No entanto, no final, a Alfa Romeo e a Autodelta decidiram não participar, devido a razões relacionadas com a organização.

A época de 1975 foi a época de ouro do 33 TT 12. Os melhores pilotos assumiram o volante do "TT 12" e conquistaram o cobiçado Campeonato do Mundo de Construtores: Merzario - o mais talentoso de todos, Andretti, Bell, Brambilla, Ickx, Laffite, Mass, Pescarolo, Scheckter, Vaccarella, Watson.

Portela, 27 de junho de 2023





Para mais informações, contacte:

SARA BRAVO +351 918783562

sara.bravo@stellantis.com



www.stellantis.com

