FCA en el salón Milano AutoClassica 2016

* ***La edición de 2016 del salón de coches de época Milano AutoClassica se celebra en Fiera Milano Rho del 18 al 20 de marzo. Entre los participantes está FCA con sus marcas Alfa Romeo, Abarth y Fiat, presentando varios modelos históricos de gran belleza y sus versiones más recientes en la Sala 12.***

**Alcalá de Henares, 17 de marzo de 2016**

Las puertas del prestigioso salón de coches de época Milano AutoClassica se abren para las marcas Alfa Romeo, Abarth y Fiat.

La colección de Alfa Romeo se ha enfocado en sus berlinas deportivas, un concepto que inventó la propia marca italiana y que ahora se renueva con el nuevo Giulia. Los visitantes de este salón de coches de época podrán admirar cuatro preciosos modelos del Museo de Alfa Romeo en Arese ("La macchina del tempo"): el 1900 (1950), el Giulia TI Super (1963), el Alfetta (1972) y el 75 Turbo Evoluzione IMSA (1988). Además de estas rarezas, descubrirán un extraordinario Giulia Quadrifoglio, quintaesencia del nuevo estilo Alfa Romeo y máximo exponente de la "mecánica de la emoción".

No dejará de sorprender la marca Abarth, que exhibirá dos modelos 124: una versión histórica de 1975 y un fascinante nuevo Spider —que hace su debut en Italia después de ser presentado en el Salón del Automóvil de Ginebra— y que está destinado a convertirse en icono del placer de conducir. Diseñado para satisfacer a los conductores más exigentes y disponible en toda Europa a un precio de 40.000 euros, el nuevo Abarth 124 Spider es un nuevo mito de la marca gracias a la emoción que despierta y sus prestaciones. Ofrece tracción trasera, una suspensión sofisticada y un motor 1.4 MultiAir Turbo de 4 cilindros con 170 CV de potencia, además de una caja de cambios manual o automática Sequenziale Sportivo de seis velocidades con palancas en el volante. La fusión entre su legado histórico y el deseo de un constante progreso técnico forma parte del ADN de la marca del Escorpión, como demuestran los coches exhibidos y la ambiciosa iniciativa de Abarth Classiche. Este proyecto, lanzado en noviembre pasado en la Officine Abarth de Mirafiori en Turín, se organiza en varios niveles, desde el atelier de restauración hasta Abarth Register, que coordina exhibiciones, eventos, rallies y competiciones.

Como es de esperar, el programa ha tenido un gran éxito con sus numerosas certificaciones realizadas y su larga lista de espera. La coherencia entre los modelos actuales y los que establecieron tantos récords es uno de los secretos del éxito comercial de la marca. Hay más información disponible en el nuevo sitio web: [http://www.abarthclassiche.com](http://www.abarthclassiche.com/).

En cuanto a recursos digitales, “The Scorpionship”, la única comunidad oficial de Abarth dedicada a propietarios, coleccionistas y miembros y fans del club Abarth, se inaugura el 1 de marzo. Todas las personas pueden inscribirse si completan el formulario del sitio web [http://scorpionship.abarth.com](http://scorpionship.abarth.com/).

Los miembros de “The Scorpionship” tendrán acceso a interesantes ventajas, promociones y oportunidades de competición, además de invitaciones exclusivas a reuniones de fans.

Volviendo al salón de Milán, la familia de FCA se completa con el nuevo Fiat 124 Spider, que revive su dilatada trayectoria con un estilo clásico y prestaciones de última generación. Como homenaje a su homónimo, el 124 Spider original lanzado hace casi 50 años, el nuevo Fiat 124 Spider incorpora la belleza clásica de su predecesor con una nueva perspectiva que no traiciona su esencia. El nuevo Fiat 124 Spider está equipado con un motor de cuatro cilindros turbo de 1,4 litros fiable con tecnología MultiAir, el cual proporciona 140 CV y 240 Nm de par, y está disponible con una transmisión manual de seis velocidades.

Por último, en la zona al aire libre del salón de Milán, los visitantes contemplarán de cerca el Alfa Romeo 4C Spider y el Abarth 695 Biposto, que también podrán probar y conducir junto con el nuevo Alfa Romeo Giulietta y el galardonado Alfa Romeo 4C.

A continuación ofrecemos una descripción de los modelos históricos de la colección Alfa Romeo que se exhiben en este evento.

**1900 (1950)**

El concepto de berlina deportiva se originó en 1950 con el 1900. El primer Alfa Romeo fabricado totalmente en una línea de montaje también fue el primero en diseñarse de acuerdo a criterios industriales, incluyendo el monobloque, y el primero en tener un motor de cuatro cilindros fabricado en serie.

La característica más significativa del 1900 fueron sus prestaciones dinámicas. Velocidad, agarre a la carretera, manejo y seguridad activa, que convirtieron a este modelo en la primera berlina tricuerpo con prestaciones reservadas a los verdaderos automóviles de competición (en su configuración de carrocería) y a los segmentos superiores. Las prestaciones deportivas en un turismo familiar fueron una propuesta innovadora en aquellos tiempos en que el mercado se dirigía a una expansión sin precedentes. El 1900 consiguió numerosas victorias en competiciones, como el primer puesto en la Carrera Panamericana de 1954 celebrada en México, lo que dio pie a su famoso eslogan: "La berlina familiar que gana carreras". A mediados de los 50, se convirtió en el primer automóvil de las brigadas móviles "Pantera" de la policía nacional italiana, la cual estaba modernizando su flota con vehículos de altas prestaciones para combatir el crimen. De hecho, todas las berlinas Alfa Romeo posteriores han sido utilizadas como coches de policía.

El motor de doble leva con cuatro cilindros del 1900 fue actualizado continuamente, alcanzando los 115 CV y una velocidad máxima de 180 km/h, lo que no tenía precedentes en un turismo familiar.

El 1900 fue retirado de la producción en 1959, después de fabricarse 17.390 unidades en la línea de montaje que tenía la compañía en la planta de Portello.

**Giulia TI Super (1963)**

La revolucionaria berlina Giulia debutó en 1962. El reclamo publicitario "diseñada por el viento" se inspiró en su extraordinario coeficiente de resistencia de 0,34, que aún sería competitivo en el mercado actual. Esta berlina deportiva pronto se convirtió en la columna vertebral de la familia Alfa Romeo, además de pasar a ser un eslabón de producción entre las plantas de Portello y Arese.

El Giulia fue el primer automóvil fabricado en serie con una transmisión de cinco velocidades y uno de los primeros con una estructura diferenciada de la carrocería: en caso de colisión, el habitáculo conservaba su forma, garantizando una mayor seguridad de los ocupantes. El motor de cuatro cilindros del Giulia era distinto al del Millenove en cuanto a cilindrada y materiales de construcción. Tenía un cárter fabricado de aluminio en vez de hierro fundido, derivado básicamente del "milletrè" del Giulia (lanzado en 1954) y además de ser muy sofisticado ofrecía una gran durabilidad. La excepcional dinámica y características de diseño del Giulia, en sus distintas versiones, hicieron que consiguiera increíbles resultados en las competiciones. El Giulia TI Super, lanzado en 1963 (112 CV y 190 km/h), fue la versión más exótica y prestigiosa. Solo se produjeron 501 unidades de este modelo de competición, casi todas en color blanco Biancospino, con la insignia del trébol Quadrifoglio en los paneles laterales y el maletero y una carrocería afinada para mejorar sus excelentes prestaciones. El modelo TI Super acunó a toda una generación de pilotos que continuaron compitiendo en fórmulas superiores, después de ganar trofeos y clasificarse al volante de esta berlina Alfa Romeo. El Giulia TI Super era particularmente idóneo para las carreras en ruta, como demostró en el Tour de France Auto de 1963, una de sus grandes victorias. Se fabricaron más de un millón de unidades antes de que la serie Giulia terminara su largo ciclo de producción.

**Alfetta (1972)**

La prestigiosa berlina deportiva Alfetta de Alfa Romeo hizo su debut internacional en mayo de 1972 en Trieste, presentada por Juan Manuel Fangio, cinco veces campeón del mundo de Fórmula 1. Este coche totalmente novedoso era un híbrido entre el 1750 y el 2000, ambos basados en el Giulia y reemplazados gradualmente. El Alfetta incorporaba una tecnología avanzada que representaba un salto evolutivo en la interpretación del concepto de berlinas deportivas, nacido veinte años antes con el 1900. En el momento de su lanzamiento, el Alfetta era la berlina fabricada en serie más sofisticada del mercado. Tenía un motor delantero longitudinal (1.779 cc, 122 CV, 180 km/h), un sistema de transmisión y embrague con transeje de montaje trasero, además de suspensión trasera De Dion, una solución técnica derivada del 159 Alfetta Formula 1, que incorporaba un eje De Dion y que obtuvo la victoria con Juan Manual Fangio al volante en el Campeonato del Mundo de 1951.

La campaña de lanzamiento destacó este pedigree histórico con imágenes de la berlina Alfetta mostradas delante de su predecesor de F1. El Alfetta fue un éxito a los pocos meses de iniciarse su largo ciclo de producción (hasta 1984 con distintas versiones y cilindradas), obteniendo una cuota de mercado del 40% en su segmento. En los 80, fue el primer automóvil en adoptar la distribución de válvulas variable, una tecnología con patente internacional de Alfa Romeo que aún se incluye en el diseño de motores. Además de sus innegables cualidades dinámicas, el Alfetta ofrecía comodidad, calidad de vida y un concepto renovado de berlina de altas prestaciones. En total, se fabricaron 476.000 unidades antes de que el modelo terminara su ciclo de producción en 1984.

**Alfa 75 Turbo Evoluzione IMSA (1988)**

En 1985, Alfa Romeo celebró su 75º aniversario con el lanzamiento del Alpha 75: una berlina compacta que sustituyó al Giulietta (1977-1984) y que amplió la gama de grupos motores para incluir un motor V6 de 2.5 litros que posteriormente creció a 3 litros. El 75 compartía la carrocería y muchos componentes mecánicos con el nuevo Giulietta, que a su vez se basaba en el Alfetta. El resultado fue una transformación con diseño distintivo y personal que incorporaba dos grandes innovaciones: el motor Twin Spark de 2 litros (1.962 cc, 148 CV, 205 km/h) y el debut de un motor turbocomprimido (1.779 cc, 155 CV, 215 km/h) que adoptaba un sistema eléctrico de control de sobrealimentación. En 1988 se desarrolló la versión Evoluzione del 75 Turbo con las especificaciones de IMSA (Asociación Internacional de Deportes de Motor), que ganó dos ediciones consecutivas del Giro Automobilistico d’Italia, en 1988 y 1989. Con esta configuración, el 75 alcanzaba una potencia de 335 CV en 1988, incrementada a 400 CV al año siguiente. También se distinguía por su ancha carrocería y refinada aerodinámica, con un sorprendente spoiler trasero en fibra de carbono.

Fuera de producción desde 1992 después de venderse 387.000 unidades —incluyendo EE.UU., donde fue bautizado como el Milano— el 75 fue el último coche de la longeva serie Alfetta.

**Marta Martin**

FCA Press Manager

Tel. +34 918 853 480 - +34 660 807 439

E-mail: [**marta.martin@fcagroup.com**](mailto:marta.martin@fcagroup.com)

**Más información:**

**WEB DE PRENSA:** [**http://www.alfaromeopress.es/**](http://www.alfaromeopress.es/)

**CANAL YOUTUBE:** [**https://www.youtube.com/user/alfaromeooficial**](https://www.youtube.com/user/alfaromeooficial)

**FACEBOOK:** [**https://www.facebook.com/alfaromeo.espana.oficial**](https://www.facebook.com/alfaromeo.espana.oficial)

**TWITTER:** [**https://twitter.com/alfaromeo\_es**](https://twitter.com/alfaromeo_es)

**WEB ALFA ROMEO EN ESPAÑA:** [**http://www.alfaromeo.es/**](http://www.alfaromeo.es/)