**Alfa Romeo presenta el**

 **‘museo de las emociones’**

**www.ilmuseodelleemozioni.es**

* **Alfa Romeo celebra la llegada a España de su nuevo modelo Giulia con una muestra de modelos procedentes del Museo Histórico de Arese (Milán) en Madrid y de las mejores colecciones privadas.**

**Alcalá de Henares, 10 de junio de 2016.-** Solo unos días antes de que Alfa Romeo celebre su aniversario (fue fundada el 24 de junio de 1910), Madrid acogerá, por primera vez en España, una muestra en exclusiva de modelos emblemáticos de la marca llegados, directamente del Museo Histórico de la sede de la marca en Arese (Milán – Italia) así como de colecciones privadas.

En el Palacio de los Duques de Pastrana, en el paseo de la Habana 208, durante el sábado 18 y el domingo 19, el ‘Museo de las emociones Alfa Romeo’ ([www.ilmuseodelleemozioni.es](http://www.ilmuseodelleemozioni.es)), la marca italiana mostrará, a través de sus coches clásicos más famosos, un completo recorrido por sus 106 años de historia.

Desde el RLTF del 1924 hasta el nuevo Giulia 2016, un proyecto que representa los valores de la marca: la Belleza y la Velocidad, que son parte fundamental del ADN de Alfa Romeo. Por citar algunos ejemplos, allí se podrán contemplar por primera vez en nuestro país, modelos únicos como el GP Tipo 512, uno de los primeros monoplazas de la historia del automovilismo en contar con un motor en disposición central y detrás del que estuvo el genio del ingeniero español Wifredo Ricart. También habrá modelos como los elegantes deportivos de preguerra 6C, una excelente representación de la gama Giulia original, el espectacular prototipo diseñado por Giugiaro sobre la base del Alfasud, el Caimano, o el Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione que llegó a competir con más de 400 CV en el campeonato IMSA.

A través de estas joyas clásicas de Alfa Romeo, se podrán descubrir historias, curiosidades e imágenes históricas e inéditas. Los responsables y expertos del museo histórico de la marca, llegados directamente desde Italia, se encargarán de guiar a los visitantes por este recorrido y la rica tradición de la marca a través de sus modelos más representativos. Una historia mítica, la de la marca del *biscione*, escrita sobre el asfalto de las pistas de competición y de las carreteras de todo el mundo.

*Il museo delle emozioni* es sin duda una cita ineludible los próximos 18 y 19 de junio.

Las entradas se pueden reservar en <http://www.ilmuseodelleemozioni.es/> (en la misma web se detalla la información sobre horarios y accesos).

Y toda la actividad alrededor del evento en redes sociales se puede seguir a través de los hashtag: **#giulia #alfaromeo #lameccanicadelleemozioni**

El detalle e imágenes de los modelos expuestos:

* RL Targa Florio (1924) (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.com/gallery/detail/1439>)
	+ El RL TF (Targa Florio) era la versión de carreras del RL, cuya principal característica, además de la preparación mecánica, es que se había conseguido aligerar la carrocería hasta dejarla en la mitad del peso de las versiones normales. En 1923, el equipo de carreras de Alfa Romeo tenía pilotos como Ugo Sivocci, Antonio Ascari, Giulio Masetti y Enzo Ferrari, los cuales pilotaron los RL TF en diferentes competiciones. Concretamente, el RL TF de Sivocci tenía un símbolo de un trébol verde sobre fondo blanco y cuando consiguió la victoria en la mítica Targa Florio de 1923, este símbolo se convirtió en el amuleto de la suerte del equipo Alfa Romeo y en el logotipo de todos los deportivos de la marca.
* 6C 1750 GT (1930) / 6C 1750 GS (1930) / 6C 2500 SS Cabrio (1948) / 6C 2500 SS (1949)
* (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.es/gallery/detail/1008>)
	+ 6C se refiere al motor de seis cilindros en línea que hizo famosos a esta familia de vehículos. Las carrocerías para estos automóviles fueron producidas por empresas carroceras como James Young, Zagato, Touring, Castagna y Pininfarina. A partir de 1933, también hubo una versión del 6C con una carrocería hecha por Alfa Romeo, construida en Portello.
* GP Tipo 512 (1940) (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.es/gallery/detail/1792>)
	+ El Alfa Romeo Tipo 512 era el sustituto natural del 158. Fue el segundo diseño del ingeniero español Wifredo Ricart (creador de los ‘Pegaso’) después del Tipo 162 con motor V16. También fue el primer modelo de motor central de Alfa Romeo. El desarrollo del coche se terminó en 1940 y se detuvo durante la Segunda Guerra Mundial. Solo se construyeron dos chasis y se conservan en el museo de la marca en Arese y en el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología Leonardo da Vinci de Milán. Al no poder finalizar su puesta a punto, Alfa Romeo inscribió al Alfetta 158 en el primer Campeonato del Mundo de Fórmula 1, en 1950, donde el veterano modelo logró el título para la marca italiana con Giuseppe Farina como piloto.
* Giulia Sprint (1963) / Giulia Sprint Speziale (1963) / Giulia (1972) (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.com/gallery/detail/1041>)
	+ El sucesor natural del Giulietta se acabó convirtiendo en una de las familias de modelos más exitosas de toda la historia de Alfa Romeo, de hecho, el Giulia se mantuvo en el mercado desde su lanzamiento en 1962 hasta 1979 con una amplísima gama de modelos y versiones entre las que hubo berlinas, copés, cabrios y ediciones especiales. Los Sprint y Sprint Speziale fueron dos de los más representativos.
* Giulia TZ (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.com/gallery/detail/104>)
	+ El TZ fue un coche desarrollado para la competición en conjunto con Autodelta, una empresa dirigida por el ingeniero ex-Ferrari Carlo Chiti. Montaba un motor de doble árbol de levas con 1.570 cc y otros componentes mecánicos compartido con el Alfa Romeo Giulia. Zagato diseño un chasis de bastidor tubular de aluminio (de ahí procede su nombre Tubo-Zagato), frenos de disco y suspensión independiente. El resultado fue un coupé realmente ligero, de solo 650 kilogramos y capaz de alcanzar una velocidad máxima 216 km/h). Entre sus características de diseño más importantes está una carrocería en la que se tuvo en cuenta el principio aerodinámico descubierto por el Dr. Wunibald Kamm, y que le da el aspecto de los llamados -en italiano- “Coda Tronca”, en los que la línea de la carrocería queda bruscamente cortada en la parte final.
* 2600 SZ Prototipo (1965) (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.com/gallery/detail/985>)
	+ El Alfa Romeo 2600 (Tipo 106) fue el buque insignia de la marca entre 1961 y 1968 y fue el sucesor del Alfa Romeo 2000. Tiene un valor histórico muy importante ya que se convirtió en el último Alfa Romeo que mantuvo la configuración mecánica original utilizada por la marca desde la década de los años 20, con 6 cilindros en línea y doble árbol de levas en cabeza. En concreto, del SZ solo se fabricaron 105 unidades de este trabajo especial firmado por Zagato, lo que hace del 2600 SZ el más raro y valioso de la familia.
* Caimano (1971) (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.com/gallery/detail/1543>)
	+ Este prototipo presentado en el Salón del Automóvil de Turín en 1971 fue el resultado del encargo que Giorgetto Giugiaro (ItalDesign) recibió de parte de Alfa Romeo, que le propuso la realización de un concept car sobre la base del Alfasud con la única condición de que nunca se produciría en serie. Bajo sus futuristas y espectaculares líneas, sus faros retráctiles o su peculiar apertura del habitáculo (parabrisas, techo y puertas se desplazan en bloque hacia adelante) se encuentra un motor bóxer derivado del modelo original.
* Montreal (1971) (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.com/gallery/detail/1164>)
	+ Se trata de uno de los dos únicos prototipos diseñados por Marcello Gandini, de Bertone, para la Expo de 1967 celebrada en Montreal. Inicialmente, este cupé 2+2 construído sobre el chasis del Giulia Sprint GT y animado por el motor de 1.600 cc del Giulia Ti vio la luz sin tener un nombre concreto, pero, finalmente, fue el mismo público quien lo acabó bautizando como Montreal.
* 1300 GTA Junior (1972) (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.com/gallery/detail/1439>)
	+ Entre 1968 y 1975 Alfa Romeo produjo un total de 450 unidades del 1300 GTA Junior. Se trataba de una versión sobre el motor 1.600 pero con una cota de carrera más corta con la que se reducía su cilindrada. La versión de competición estaba aligerada y contaba con elementos como las ventanillas de material plástico, piezas del motor de magnesio y llantas de aleación. Autodelta se encargó de potenciar las versiones de carreras a través de la inyección hasta 163 CV por los 95 y 110 que entregaba de serie
* 75 Turbo Evoluzione IMSA (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.com/gallery/detail/1010>)
	+ El Alfa Romeo 75 llegó al mercado en 1985, momento en el que el departamento de competición de la marca, que ya había pasado de ser Autodelta para convertirse en Alfa Corse, se reservó 30 unidades para el programa de competición a las que se equipó con diferentes mecánicas Al comienzo de la producción de la serie 75, el departamento de competición Alfa Corse (ex-Autodelta) retiró de la línea de producción una treintena de carrocerías. En las diferentes fases de su preparación y vida deportiva, los 75 Turbo Evoluzione llegaron a rendir cerca de 400 CV, superando incluso esa cifra en las versiones especiales IMSA.
* 156 (1997) (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.com/gallery/detail/980>)
	+ Un auténtico pionero de final del siglo XXI (Coche del año en Europa en 1998) ya que fue el primer modelo en montar el sistema common-rail en un motor diesel y el primer coche de calle en disponer de una caja de cambios manual-secuencial.
* 8C Competizione (Imágenes: <http://www.alfaromeopress.com/gallery/detail/78>)
	+ Solo 500 unidades vieron la luz de este espectacular deportivo con motor de 450 CV que despertó la admiración mundial desde su primera aparición en público en el Salón del Automóvil de Frankfurt del año 2003. Cuando se puso a la venta en 2007 se convirtió en el primer Alfa Romeo en contar con propulsión desde el SZ de finales de los años 80 y comienzo de los 90.

**Marta Martin**

FCA Press Manager

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

E-mail: **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/)