



Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



6C - 1750

1929-1933

La 6C 1750 fu presentata ufficialmente al II salone dell'automobile di Roma nel gennaio 1929. Il modello 6C prodotto in serie dal 1929 al 1933 nella "III serie SuperSport" deve considerarsi come un notevole miglioramento del precedente modello 6C 1500. Infatti, conserva quasi identica la struttura del telaio, ed il nuovo motore 1750, pur risultando quasi dello stesso peso, ottiene oltre ad un aumento di potenza anche un buon miglioramento della coppia, migliorandone le prestazioni che risultano aumentate del 10-15% arrivando fino ad oltre 100 CV (58 CV per litro). Il motore di cilindrata 1752 cm³ (alesaggio e corsa 65 x 88 mm) è strutturato da 6 cilindri in linea con monoblocco in ghisa, il rapporto di compressione è di 5,5:1. Il cambio 4 marce + RM, è comandato da una leva centrale. La velocità dichiarata è di 110 Km/h, l'impianto frenate è costituito da 4 freni a tamburo con comando meccanico sulla 4 ruote sia a pedale che a mano.

Il modello esposto è una 6 C 1750 "III serie SuperSport" del 1929.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



6C 1750 Berlina

1929-1933

Nel 1929, sotto la direzione di Gianferrari è stata avviata la produzione della 6C 1750, che fu presentata ufficialmente al II salone dell'automobile di Roma nel gennaio 1929. La 1750 riprendeva le caratteristiche del modello precedente e l'aumento della cilindrata era stato utilizzato per migliorare la coppia del motore e il confort di guida, piuttosto che la potenza pura. Differenza comunque sensibili che hanno decretato il successo universale della 1750, nelle consuete versioni berlina, torpedo e spider, con o senza compressore. Il motore di cilindrata 1752 cm³ (alesaggio e corsa 65 x 88 mm) è strutturato da 6 cilindri in linea con monoblocco in ghisa, il rapporto di compressione è di 5,5:1. Il cambio 4 marce + RM, è comandato da una leva centrale. La velocità dichiarata è di 110 Km/h, l'impianto frenate è costituito da 4 freni a tamburo con comando meccanico sulla 4 ruote sia a pedale che a mano.

Il modello esposto è una 6 C 1750 Berlina passo corto del 1930, si tratta di una fuori serie carrozzata da Touring.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Giulietta Spider

1955-1962

La Giulietta Spider 1^a serie fu presentata per la prima volta nel 1955. I primi modelli avevano il parabrezza avvolgente, finestrini scorrevoli orizzontalmente, tasche laterali sulle portiere realizzate sfruttando l'intercapedine delle lamiere; plance in metallo e strumenti circolari. Tutti i primi esemplari erano dotati di cambio al volante. Nel 1956 la 1^a serie Giulietta Spider era identificata con la sigla "750 D" in versione normale e "750 F" in versione veloce, vennero adottati i vetri discendenti. Nel 1959 la 2^a serie "101.03" normale e "101.07" veloce, ricevette un pianale allungato 50mm, catarifrangenti di forma rotonda fissati sotto i fari posteriori, indicatori di direzione laterali e vano porta oggetti con sportello. Nel 1961, la 3^a serie "101" aveva fanaleria posteriore maggiorata, plancia imbottita, specchietto retrovisore con scatto antiabbagliante, portacenere sul pianale, vicino al cambio e accendisigari sul cruscotto.

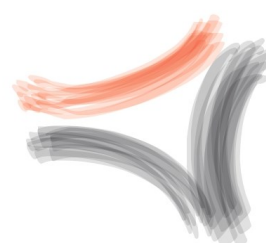
La produzione della Giulietta Spider si concluse nel 1962, gli esemplari prodotti furono 17096. Venne introdotto il motore da 1.570 cm³, realizzato per la nuova berlina "Giulia", nacque così la "Giulia Spider". Le due Spider sono pressoché identiche per meccanica e carrozzeria, eccetto la finta presa d'aria sul cofano motore, resasi necessaria per l'ingombro verticale del nuovo propulsore la vera differenza tra i due modelli.

Il modello esposto è una Giulietta spider 3^a serie del 1961.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com



NUOVA
SICILAUTO
passione senza freni.





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Giulietta

1955- 1966

Al 37° salone dell'automobile di Torino dell'anno 1955 venne presentata l'Alfa Romeo giulietta. Dal 1955 al 1966 ne saranno costruite, nello stabilimento del Portello a Milano 132000 esemplari. Dotata di un motore 4 cilindri in linea raffreddato a liquido di 1290 cm³, con 2 valvole per cilindro e bialbero a camme in testa, cambio 4 marce sincronizzate + RM con comando al volante e frizione mono disco a secco con mozzo elastico, i freni sono a tamburo sulle quattro ruote. Nel 1957 venne presentata la versione TI con lievi modifiche estetiche rispetto alla Giulietta.

Nel 1959 si ebbe il primo aggiornamento della Giulietta che prevedeva il bocchettone del serbatoio inserito nel parafrangente destro e dotato di sportello, il frontale anteriore venne ridisegnato con parafrangenti bombati e fanali incassati, nuove ghiera dei fari e mascherina anteriore rielaborata, i parafrangenti posteriori avevano l'estremità allungata e nuovi fanali con relativi catarifrangenti e cruscotto allungato.

Nel 1961 il motore della Giulietta venne potenziato a 74 CV (54 kW); con questa nuova motorizzazione era in grado di raggiungere i 155 Km/h.

In esposizione una Giulietta 3^a serie del 1962 perfettamente originale.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Spider 1^a serie

“Osso di seppia”

1966-1969

Nel 1966 venne presentata l'Alfa Romeo spider 1600.

La forma, richiama un “osso di seppia”, in virtù del frontale e dalla coda arrotondati, raccordati dalle fiancate convesse, con linea di cintura piuttosto bassa. La coda, rastremata trasversalmente e longitudinalmente, segue i dettami della più classica tipologia *boat-tail*. Per la meccanica venne adottato il nuovo autotelaio della "Giulia", accorciandone il passo a 2.250 mm.

Nel 1967 fu presentata la versione 1750 spider denominata veloce che montava un motore più potente ed elastico che venne identificato dalla sigla AR 00548 nella serie 1750.

All'inizio del 1968 al fine di poter offrire una "Duetto" ad un prezzo inferiore, si affianca nella produzione anche una versione più economica, definita "Spider 1300 Junior".

Nel dicembre del 1968 la spider 1600 nata come modello di punta, ed ormai superato dalla nuova versione più potente dotata del motore 1750, venne messa fuori produzione.

Il veicolo esposto è una “1300 Junior” del 1968.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



1750 Berlina

1968-1971

La "1750" fu presentata ufficialmente al pubblico il 17 gennaio 1968, in occasione del Salone dell'automobile di Bruxelles. La vettura ripropone i canoni tecnici della "Giulia", senza però seguirne quelli stilistici. Il prezzo di lancio era di L. 1.865.000. Rispetto alla "Giulia", la "1750 Berlina" aumenta il passo di soli 6 cm, ma gli sbalzi anteriore e posteriore vengono aumentati, fino a raggiungere la lunghezza di 4,39 mt, guadagnando quei 25 cm in più che le consentono di aspirare ad una categoria superiore. Sapientemente vestita da Bertone, nasce un'automobile dalle caratteristiche sportive nella guida, ma dall'aspetto sobrio ed elegante che ci si aspetta da una vettura di questa classe. La scocca autoportante mantiene la struttura differenziata a deformazione progressiva.

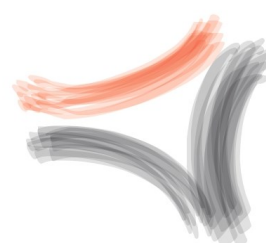
Il blocco motore-cambio con trazione posteriore, raggiunge una perfezione e un equilibrio di funzionamento eccellenti. Sarà l'ultimo modello Alfa Romeo dotato di questo schema che era stato iniziato con la "Giulietta". La cilindrata del propulsore è di 1.779 cm³, con una potenza di 118 CV che consente alla vettura una velocità massima di oltre 180 Km/h. Già nel novembre 1969 venne presentato un aggiornamento del modello, generalmente conosciuto come "seconda serie". In realtà si tratta di un semplice ammodernamento con piccole modifiche funzionali ed estetiche.

Il modello esposto è una 1750 "seconda serie" del 1969.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com



NUOVA
SICILAUTO
passione senza freni.





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Giulia

1962-1977

La Giulia (*Tipo 105*) è nata come erede della Giulietta, in 15 anni, ne sono state prodotte circa 1 milione nelle varie tipologie berlina, coupé, cabriolet e spider. Di queste circa 572.646 furono realizzati nella versione berlina tre volumi.

La Giulia venne presentata presso l'Autodromo Nazionale di Monza il 27 giugno 1962 nella versione *TI* (acronimo di *Turismo Internazionale*). Nel 1964 venne lanciato il modello d'accesso *Giulia 1300*, con motore di 1290 cm³ dotato di un carburatore doppio corpo che erogava 78 CV DIN (89 SAE) evoluzione di quello montato sulla Giulietta TI, cambio a 4 marce, frontale con due soli fari (anziché 4 come sulla *1600*), interni molto semplificati e dotazione di accessori ridotta all'osso. Nonostante le economie si affermò immediatamente come la 1300 più veloce del mondo, con una punta dichiarata di oltre 155 km/h; nella prova di Quattroruote raggiunse i 160,392 km/h.

Nel 1970 nacque la *Giulia 1300 Super*, che riprendeva le finiture dell'omonima versione *1600* (ma il frontale rimaneva a fari singoli), raggiungendo prestazioni ancora più elevate grazie al motore 1300 alimentato con 2 carburatori orizzontali doppio corpo.

L'esemplare esposto è una Giulia Super 1300 del 1970.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Giulia GT Junior

1966-1972

Visto il buon successo commerciale della Sprint GT, primo modello sportivo di Giulia, nacque l'idea di lanciare una versione meno impegnativa della vettura, dotandola di un motore di cilindrata minore e di finiture più economiche, in modo da proporre un valido prodotto ad un prezzo e un costo di gestione inferiori.

In attuazione di tale strategia commerciale, nel 1966, accanto alle versioni Sprint GT con motore di 1,6 litri, entrò in listino una versione con cilindrata ridotta a 1290 cm³ dotato di 89 cv, battezzata *GT 1300 Junior*. La Junior aveva un allestimento semplificato: niente servofreno, pavimento in gomma, plancia in plastica priva di consolle centrale, volante a due razze, sedili meno profilati e borchie coprimozzo diverse. Il successo fu superiore alle aspettative e gli allestimenti Junior rappresentarono ben presto la grande maggioranza delle Giulia GT vendute.

Nel 1969, pur mantenendo lo "scalino", persero il cruscotto "piatto" a quattro strumenti e vennero dotate di una nuova plancia in plastica nera, simile a quella della 1750 GT Veloce. Tutta la gamma beneficiò dell'introduzione dell'alternatore al posto della dinamo e della frizione con molla a diaframma e comando idraulico, generalizzata su tutta la gamma Giulia. Il modello esposto è una Giulia GT 1300 Junior del 1970.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



GTA 1.3 Junior

1968-1975

Nel giugno 1968 l'Alfa Romeo decise di sostituire la Sprint GTA con la sua erede di cilindrata inferiore ma ugualmente vincente, la GTA 1300 Junior, che rimase a listino fino al 1975. La vettura è l'evoluzione della 1600 con l'aggiunta del servofreno e un nuovo motore 1290 cm³ che eroga nella versione stradale 96 CV ma si prestava, più del 1.6 alle elaborazioni. Le modifiche estetiche furono limitate a dei nuovi adesivi vennero applicati.

Inoltre l'Autodelta decise di omologare e mettere in commercio anche la versione elaborata per le competizioni, dotata di motore da 145 CV con carburatori Weber 45 DCOE e parafranghi allargati in vetroresina per far posto a gomme Dunlop Racing su cerchi con canale da 9", l'auto era pronta a gareggiare appena dopo aver lasciato il concessionario. La GTA 1300 Junior dominerà il campionato europeo di categoria per 4 anni consecutivi.

La vettura esposta è l'ultima macchina realizzata nel 1970 delle 4 costruite in versione stradale. Il primo proprietario nel 1971 l'ha fatta elaborare direttamente dall'Autodelta e, re-immatricolata dalla stessa come esemplare unico per poter circolare su strada. Nello stesso anno vince il Trofeo della Montagna e il "Campionato Nazionale gruppo 2. Nel 1972 vince il campionato italiano velocità su pista classe 1300 e arriva 2^a assoluta nel gruppo 2. Ha partecipato complessivamente a 54 gare, centrando 2 vittorie assolute, 19 vittorie di gruppo 2 e 44 vittorie di classe.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Giulietta SZ

1959-1961

La Giulietta SZ “serie 101.26” venne prodotta in un numero molto limitato, circa 21 in tutto. Esistono due versioni della Giulietta SZ, denominate dagli appassionati “Coda Tonda” per la parte posteriore tondeggiante e “Coda Tronca” per la parte posteriore che termina in modo più spigoloso, quasi troncato per seguire i dettami aerodinamici.

Il veicolo esposto è un esemplare unico acquistato in Francia dove era finita abbandonata in un garage dopo aver corso la 24 ore di Le Mans nel 1961 con un motore Giulia 1.600, infatti nella “prima vita” era una Giulietta 1,3 SZ “Coda Tronca”, una dei soli 20 esemplari costruiti.

La macchina è stata preparata da Savelli a Montefiascone e, con alla guida il suo proprietario, il pilota alcamese Salvatore Spinelli, vincitore tra l'altro di 7 titoli nazionali di specialità, la Giulietta SZ ha partecipato dal 2013 a 45 gare e ne ha vinte 42 con 4 vittorie assolute nel primo raggruppamento (auto costruite sino al 1969), e aggiudicandosi anche il trofeo della montagna della classe GTP 1600.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Montreal

1970-1977

Nel marzo del 1970 fu presentata al salone dell'auto di Ginevra l'Alfa Romeo Montreal dotata di prestazioni da competizione ma con caratteristiche del motore e degli organi meccanici tali da potere essere impiegata anche per uso cittadino.

Carrozzeria da Bertone il coupé 2 + 2 è lungo 4,200 mm - largo 1,672 mm e alto 1.205 mm. Il telaio è una monoscocca portante a struttura differenziata. Il motore è un 8 cilindri a "V" in lega leggera con corsa longitudinale. Cilindrata 2593 cm³ alesaggio x corsa 80 x 64,5, la distribuzione a due valvole per cilindro con doppio albero a camme, comando diretto con interposizione di bicchierini a bagno d'olio a catena posizionata anteriormente. L'alimentazione ad iniezione diretta con 2 pompe SPICA elettriche. Il cambio a 5 rapporti sincronizzati + RM comando con una leva centrale. La velocità massima è di 220 Km/h. Dotata di 4 freni a disco ventilati a doppio circuito idraulico, freno di stazionamento a mano sull'asse posteriore. La frizione è un monodisco a secco a comando idraulico. È stata prodotta in 3925 esemplari fino al 1977.

Il modello esposto è una Montreal del 1971, la prima arrivata a Trapani, il colore arancio è originale.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Alfesud

1972-1984

L'Alfesud è un'autovettura prodotta e marchiata Alfa Romeo dalla Industria Napoletana Costruzione Autoveicoli Alfa Romeo (INCA) - Alfesud S.p.A. Si tratta della prima vettura ad essere assemblata nello stabilimento di Pomigliano d'Arco.

L'Alfesud venne presentata in anteprima nel 1971 al salone dell'automobile di Torino, le prime consegne iniziarono a giugno dell'anno successivo. Si trattava di una berlina a quattro porte e due volumi, con coda fastback, caratterizzata da soluzioni meccaniche evolute ricalcando lo schema già sperimentato con successo in Lancia con la Flavia, quali: trazione anteriore, motore 4 cilindri boxer, freni a disco su tutte le ruote (quelli anteriori erano inboard per ridurre le masse non sospese), retrotreno ad assale rigido con parallelogramma di Watt e avantreno MacPherson, semplice ma che permetteva l'economia di scala che la vettura si proponeva.

L'Alfesud fu prodotta in 3 serie: la 1^a dal 1972 al 1977; la 2^a dal 1977 al 1980 e la 3^a dal 1980 al 1984. Tre le cilindrata: la 1.2 da 68 CV, le 1.3 con potenza da 71 e 86 CV e le 1.5 con potenza da 84 a 105 CV per la Quadrifoglio Verde. Il modello esposto è una Alfesud 2^a serie del 1977.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



2000 GT Veloce

1971 - 1975

Nel 1971 fu presentata la 2000 GT veloce in sostituzione della 1750 GT veloce. Nella 2000 GT fu aumentata la cilindrata a 1962 cm³ e la potenza raggiunse i 132 CV. Questo risultato fu ottenuto aumentando l'alesaggio a 84 mm. Fu accompagnata da numerosi aggiornamenti esterni: nuova mascherina anteriore a barre cromate con scudetto Alfa Romeo in rilievo e fanali integrati, luci posteriori maggiorate con luci retromarcia integrate, e interni, inedita consolle centrale e nuova strumentazione secondaria raggruppata in stile "quadrifoglio" tra tachimetro e contagiri dietro il volante a calice, nuovi sedili anteriori e nuovi rivestimenti. Tra gli altri optional, erano disponibili: il differenziale autobloccante ZF al 25% e i cerchi in lega millerighe della Campagnolo. Il motore è il 4 cilindri in linea a basamento e testata in lega leggera. Distribuzione due valvole per cilindro con albero in testa comandato da catena. Cambio 5 marce + RM con comando a leva centrale. Frizione monodisco a secco con comando idraulico. Freni anteriori e posteriori a disco, la velocità massima oltre i 195 Km/h. Dal 1971 al 1975 sono stati prodotti 37459 esemplari.

Il modello esposto è un GT 2000 veloce del 1972 perfettamente conservato.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Alfetta

1972-1984

Presentata a Trieste il 17 maggio 1972, l'Alfetta fu senza dubbio una delle Alfa Romeo più innovative del dopoguerra. Essa infatti, pur rispondendo a tutti i canoni tipici del marchio, rappresentava un deciso passo avanti rispetto ai modelli precedenti. La sua linea, che avrebbe ispirato a lungo l'evoluzione di gamma, segnò un punto di rottura con il precedente stile Alfa Romeo.

L'Alfetta era nota per la posizione posteriore del suo transaxle (frizione e trasmissione) e la sua sospensione posteriore a tubo De Dion - una disposizione progettata per ottimizzare la maneggevolezza bilanciando la distribuzione del peso anteriore / posteriore, oltre a mantenere un basso momento polare di inerzia e basso centro di gravità.

Già dall'anno successivo alla sua presentazione l'Alfetta fu adottata dalle forze di polizia (*Carabinieri, Polizia di Stato e Guardia di Finanza*) in tutte le sue varianti, divenendo in breve tempo l'automobile simbolo delle forze dell'ordine italiane e sostituendo nel ruolo di "pantera" e "gazzella" le Giulia Super precedentemente in dotazione a tutte e tre le forze di polizia dell'epoca.

Il modello esposto è una 2000 cc L da 130 cv del 1978.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Spider

2^a serie "Coda tronca"

1969-1982

Lo spider 2000 veloce fu presentato alla stampa nel 1971; esso esaltava le caratteristiche aerodinamiche del precedente modello 1750 da cui derivava la sua forma filante dando doti di eccezionale velocità, ripresa e maneggevolezza cui nessuna vettura dell'epoca poteva competere.

Lo spider con le sue doti di sicurezza e di confort permetteva un'inso- spettata tranquillità di marcia anche a medie elevate. Il motore è un 4 cilindri in linea, basamento e testata in lega leggera, alesaggio x corsa 84 x 88,5, la cilindrata è di 1962 cm³. La distribuzione a due valvole per cilindro in testa inclinate di 80° è comandata da catena. Il cambio è a 5 marce sincronizzate + RM con comando a leva centrale. Freni anteriori e posteriori a disco a doppio circuito con servofreno, freno a mano sulle ruote posteriori. La frizione è monodisco a secco con comando idraulico. Velocità massima oltre 195 Km/h.

Il modello esposto, è una Spider 2000 veloce 2^a serie "Coda Tronca" del 1982 perfettamente conservato.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Nuova Giulietta

1977 - 1985

La *nuova Giulietta* non aveva un compito facile, dovendo sostituire da sola l'amatissima Giulia, e poco dopo la sorella maggiore, "1750/2000". Lo sviluppo doveva essere improntato al massimo risparmio, infatti vennero utilizzati pianale, motori e meccanica dell'Alfetta. Da queste premesse nacque una berlina a 3 volumi dal disegno fortemente a cuneo, con frontale basso e coda alta e corta. Per evitare che i due modelli si cannibalizzassero a vicenda la Casa di Arese decise di dare alla *Giulietta* una connotazione più economica, lasciando all'Alfetta, molto apprezzata e all'apice della carriera, il ruolo di berlina elegante. Infatti la *Giulietta*, per livello di allestimento, finiture e scelta di motori (partivano da 1,3 litri), si collocava un netto gradino sotto.

Venne prodotta in 3 serie: la 1^a dal 1977 al 1981; la seconda dal 1981 al 1983 e la 3^a dal 1983 al 1985. Il secondo restyling, nel giugno 1981 interessò molti dettagli del corpo vettura e degli interni. Le modifiche riguardavano i paraurti, la mascherina anteriore, gli specchietti, l'eliminazione della fascia satinata posteriore, la plancia parzialmente ridisegnata e i rivestimenti interni. Comparvero anche, a seconda delle versioni, profili o fascioni laterali protettivi.

Il modello esposto è una 2^a serie 1600 del 1982.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



33 1^a Serie

1983-1986

La 33 è un'auto familiare che sostituì l'Alfasud. Infatti, dalla sua progenitrice eredita il pianale, il motore boxer e alcuni dettagli meccanici e logistici: ad esempio, la disposizione della pedaliera che sopravviverà a lungo nella casa di Arese, nonché la divisione della vasca servizi dal vano motore, che allo stesso tempo conferiva robustezza strutturale all'avantreno. Viene razionalizzato l'impianto frenante, all'epoca raffinato, ma troppo esoso e ricercato; se ne adotta uno più pratico e convenzionale con dischi anteriori, adesso alle ruote, e tamburi al posteriore. Totalmente nuovo è invece il vestito che Ermanno Cressoni confeziona per la nuova Alfa che adotta una carrozzeria più dinamica ed in linea con gli allora moderni stili fatti di spigoli e linee più decise e quadrate: viene mantenuta la soluzione a cuneo, ma la rivoluzionaria coda tronca e spiovente di Giugiaro ora sembra quasi il baule di una 3 volumi, nel quale però si mimetizza il moderno portellone che per tanta parte della carriera era stato invocato sull'Alfasud. L'Alfa 33, era disponibile in versione a 5 porte (berlina e wagon), subì molte evoluzioni, sia tecniche che estetiche, tuttavia si può dividere la carriera del modello in 2 serie: la 1^a prodotta dal 1983 al 1990, che ha subito un restyling importante nel 1986 e la 2^a prodotta dal 1989 al 1995. In totale sono state prodotte quasi un milione di Alfa 33.

Il modello esposto è una 1300 cc , 76 cv *I serie* del 1983 .

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Alfetta GTV

1974-1987

L'Alfetta GT/GTV è un'autovettura sportiva costruita dall'Alfa Romeo per sostituire la Giulia GT. Le principali direttive aziendali sono volte alla creazione di una vettura che possa offrire quattro posti comodi (al posto del tradizionale 2+2) con un bagagliaio di buona capienza. Partendo dalla base meccanica della Giulia GT nel 1968 viene dato l'incarico per il nuovo progetto alla "neonata" Italdesign di Giorgetto Giugiaro, in considerazione del fatto che tale progettista aveva seguito la nascita e lo sviluppo della Giulia GT quando lavorava alla Bertone. Il centro stile Alfa provvederà alla realizzazione di un progetto parallelo. Il risultato fu una carrozzeria con i volumi spostati all'indietro e la coda tronca.

Venne prodotta in 2 serie: la 1^a serie dal 1974 al 1980 e la 2^a serie del 1980 al 1987.

Nel 1980 fu presentata la produzione della GTV 2000. Il nuovo motore, era un 4 cilindri in linea di 1962 cm³ con due valvole per cilindro e doppio albero a camme in testa ed erogava 122 CV, alimentato con 2 carburatori; la frizione monodisco a secco con comando idraulico accoppiata ad un cambio a 5 rapporti sul posteriore. Freni a disco con doppio circuito sulle 4 ruote con comando idraulico con servofreno a depressione e limitatore di frenata al retrotreno.

Il modello esposto è un'Alfa Romeo GTV 2000 del 1984, questa versione è stata prodotta dal 1983 al 1987 in 7296 esemplari.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110



Spider

3^a serie "Aerodinamica"

1983-1989

La Spider "Duetto" subisce un sostanzioso ritocco alla linea nel 1983; nasce la 3^a serie "Aerodinamica", che vede l'adozione di nuovi paraurti avvolgenti. La modifica di per sé "originale" ed in linea con le tendenze dei primi anni 80 è deriva da un approfondito studio effettuato dalla Pininfarina nella galleria del vento. La vettura monta un volante in radica della *Hellebore*, un quadro strumenti con "palpebre" separate per contagiri e contachilometri, e un tunnel centrale con indicatore benzina, pressione olio e temperatura acqua, estremamente minimalista ripreso direttamente dalla 2^a serie.

Subisce un restyling nel 1986, quando il classico cruscotto portastrumenti a due palpebre è sostituito da una a palpebra unica e sono sostituiti gli specchietti con quelli *Vitaloni* specifici per il modello. Questa serie venne prodotta con 2 motorizzazioni, a carburatori 1.6 e 2.0 con potenze rispettivamente 102 e 128 CV. Nel 1986 viene presentata una nuova versione restyling della 2000 a carburatori denominata "*Quadrifoglio Verde*". Anche se la potenza del motore è invariata vengono apportate delle modifiche alla carrozzeria con paraurti anteriore e posteriore che inglobano fascioni aerodinamici marcati e con l'aggiunta di bandelle sottoporta oltre ai nuovi cerchi in lega da 15 pollici che la rendono immediatamente distinguibile.

La "Spider" terza serie era offerta con la capote in tela e come optional poteva essere dotata di Hard-top in tinta con la vettura.

Il veicolo esposto è una Spider 1.6 QV 3^a serie "Aerodinamica" del 1989.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



75

1985-1993

La 75 venne presentata alla stampa nel maggio del 1985 e sostituiva la Giulietta '77. Fu chiamata così per celebrare il 75° anno di produzione dell'Alfa. La carrozzeria, progettata dal capo del Centro Stile Alfa Romeo Ermanno Cressoni, era caratterizzata da una sorprendente forma a cuneo, rastremata nella parte anteriore con fari quadrati e una griglia abbinata.

La 75 presentava alcune caratteristiche tecniche insolite, in particolare il fatto che era quasi perfettamente bilanciata tra la parte anteriore e quella posteriore. Ciò è stato ottenuto utilizzando lo schema transaxle - montando il cambio a cinque marce standard e la frizione nella parte posteriore collegata al differenziale posteriore. La sospensione anteriore era una combinazione di barra di torsione e ammortizzatori e al posteriore un costoso tubo di "de Dion"; questa soluzione ottimizzava il comportamento dell'auto, inoltre i dischi freno posteriori erano montati al centro dell'assale, in prossimità del gruppo cambio-differenziale. Il 2.0 L Twin Spark e il 3.0 Litri V6 erano dotati di differenziale a slittamento limitato. La 75 era dotata di un computer diagnostico, allora avanzato, montato sul cruscotto, chiamato Alfa Romeo Control, in grado di monitorare i sistemi motore e avvisare il conducente di potenziali guasti.

Venne prodotta in due serie: la 1^a dal 1985 al 1988 e la 2^a dal 1988 al 1993.

Il modello esposto è una 2000 cc, 148 cv Twin Spark 2^a serie del 1989.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



164

1987-1997

L'Alfa Romeo 164 è stata ideata come erede dell'Alfa 6, dell'Alfetta e dell'Alfa 90 quale ammiraglia della produzione della casa milanese. Il modello cedette il passo, dopo dieci anni di produzione, all'Alfa 166. Fu presentata nel 1987 al salone di Francoforte. Disegnata da Pininfarina, venne dunque sviluppata sullo stesso pianale utilizzato per Fiat Croma, Lancia Thema e Saab 9000. A differenza di queste, che condividevano molti lamierati e il giro porte, la 164 beneficiò di alcune modifiche alla scocca e alla sospensione anteriore e quindi presentava una caratterizzazione stilistica molto marcata. Internamente presentava un abitacolo ampio e confortevole, caratterizzato da un design molto moderno quasi avanguardista, anche il bagagliaio era molto ampio con i suoi 540 litri di capienza. I punti forti di questa ammiraglia oltre alla linea molto riuscita furono le elevate prestazioni e l'ottima tenuta di strada, abbinate a una eccellente abitabilità e comfort. Durante i dieci anni in cui la 164 restò in catalogo ci furono due principali restyling, il primo avvenne nel 1990 e riguardò alcuni particolari interni e le sospensioni con l'assetto abbassato di 3 cm. Verso la fine del 1992 ci fu un restyling più importante, tale rivisitazione prevedeva due varianti, tra cui quella denominata "Super" che vedeva all'esterno più modifiche. Il modello esposto è un 164 2.0 Twin Spark 1^a serie del 1989.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



SZ

1989-1991

L'SZ (*Sprint Zagato*), è un'autovettura prodotta dall'Alfa Romeo, in un numero limitato di esemplari, in collaborazione con Zagato che si occupava anche dell'assemblaggio. Ne fu derivata una versione *cabriolet* la RZ.

Questa vettura venne volutamente creata per sbalordire, specialmente con le sue forme esterne studiate per sfruttare l'effetto suolo. In 3 anni ne furono costruiti 1036 esemplari, tutti in colorazione rossa (*interni beige* o neri), eccetto una di colore nero e con interni rossi per Andrea Zagato. Lo stile tagliente e brutale, unito all'avveniristica carrozzeria in materiale termoplastico (*Modar*), si sposavano decisamente bene con lo scopo dell'auto, ovvero essere una summa dei progressi e delle avanguardie tecnologiche raggiunte dall'Alfa Romeo sul finire degli anni 80 del XX secolo. La meccanica e il pianale della SZ erano ereditati dal prototipo da corsa Alfa Romeo 75 Turbo IMSA, riprendendo quindi lo schema *transaxle* con cambio al posteriore e retrotreno con ponte De Dion; il propulsore era il V6 Busso da 2959 cm³ a V di 60° e 12 valvole che, opportunamente elaborato, erogava 210 CV, una potenza che permetteva di raggiungere i 245 km/h di velocità massima e di accelerare da 0 a 100 km/h in 7 secondi. I freni sono derivati dalla 75 Turbo Evoluzione, e venne inoltre introdotto un sistema idraulico per variare l'altezza da terra della vettura.

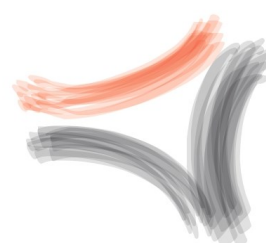
Il veicolo esposto è una SZ del 1991 perfettamente originale.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com

DH DAYHOSPITAL



NUOVA
SICILAUTO
passione senza freni.





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Spider

4^a serie "Ultima"

1989-1994

La Spider 4^a serie denominata "Ultima" fu presentata nell'autunno del 1989. Con questo modello Pininfarina ritorna alle origini, realizzando una linea pulita e filante ottenuta eliminando le appendici che appesantivano la linea; con la scomparsa dello spoiler il *look* è più snello e decisamente accattivante. I paraurti sono di tipo integrato, più incassati e dello stesso colore della carrozzeria. I nuovi specchietti retrovisori elettrici regolabili dall'interno e i gruppi ottici posteriori sono ridisegnati sullo stile dell'allora ammiraglia 164. Lo schema meccanico rimane immutato e la Spider viene offerta in versione 1.600 cm³ a carburatori da 106CV, in versione 2.000 cm³ ad iniezione elettronica catalizzata da 120Cv e 2.000 cm³ ad iniezione elettronica non catalizzata che erogava 126 CV. Tutte le 2.000 vennero dotate di differenziale autobloccante.

La "Quarta Serie" venne prodotta in 18.456 esemplari.

Il veicolo esposto è una Spider 4^a serie 2.0 I.E. del 1991 perfettamente originale.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



155 2.5 V6

1992-1997

La 155 è una berlina lanciata per sostituire nella gamma la 75.

La 155 è stata progettata dalla casa di design italiana I.DE.A Institute. Con il design del corpo è stato ottenuto un eccezionale coefficiente di resistenza di 0,29. Il design squadrato della 155 ha consentito un grande spazio di stiva, 525 L.

Il nuovo modello è disponibile con finiture "Sport" e "Super". Lo Sport aveva un'altezza da terra leggermente abbassata e ammortizzatori più aggressivi mentre il Super aveva la possibilità di finiture in legno e ammortizzatori a controllo elettronico.

La 155 era inizialmente disponibile con motori a benzina Twin Spark da 1,7 L, Twin Spark da 1,8 L e Twin Spark da 2,0 L, gli ultimi due erano dotati di fasatura variabile delle valvole, al top di gamma dei motori a benzina si colloca il 2,5L V6 capace di erogare 163CV.

È stata prodotta in due serie: la 1^a serie dal 1992 al 1994 e la 2^a serie dal 1994 al 1998.

Il modello esposto è una 2.5 V6 163 cv del 1994.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



GTV

1995-2004

La GTV è un'autovettura sportiva con carrozzeria coupé, 2+2. Il nome GTV è l'acronimo di *Gran Turismo Veloce*, fu disegnata da Enrico Fumia per il centro stile Pininfarina.

Nel 2000 la produzione è stata trasferita presso le linee degli stabilimenti Pininfarina di San Giorgio Canavese. Venne sostituita nel 2005 dalla Brera.

Le motorizzazioni disponibili nei diversi anni della commercializzazione sono state: il 1.8 Twin Spark, 2.0 Twin Spark, 2.0 JTS, 2.0 V6 Turbo, 3.0 V6 24v, 3.2 V6 24v. Le potenze sono comprese tra i 144 e i 240 cavalli.

Nell'arco dei circa 10 anni di produzione ha subito 3 restyling, Il primo importante aggiornamento, successivo a quello meno noto del 1997, fu disponibile dalla metà del 1998 e portò numerose migliorie sotto tutti i profili. Internamente sono stati utilizzati materiali di qualità più elevata, la plancia e il tunnel centrale sono stati completamente ridisegnati e quest'ultimo ora ha un bracciolo con portaoggetti integrato. La strumentazione è stata rivista e quella principale si è arricchita in molti dettagli, adottando inoltre la colorazione alluminio per i cannocchiali degli strumenti. Sono state sostituite tutte le bocchette d'aerazione. Nel marzo 2003 arriva la "terza serie" che è in pratica, la rivisitazione della seconda serie con la modifica del frontale, reso da Pininfarina più simile ai nuovi stilemi del marchio.

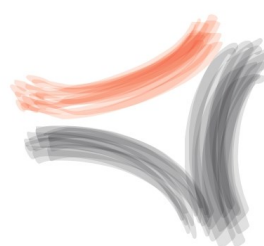
Il modello esposto è una GTV 2.0 T. Spark 2^ serie del 1998.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com

DH DAYHOSPITAL



NUOVA
SICILAUTO
passione senza freni.





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Spider

1995-2004

La Spider è una roadster prodotta come erede del modello Spider (Duetto) divenuto l'icona dell'azienda milanese nel mondo come autovettura cabriolet. Venne presentata insieme con la GTV nell'autunno del 1994 al Salone dell'automobile di Parigi. Il modello è in pratica la versione roadster a due posti secchi della GTV. Entrambe sono frutto di Enrico Fumia designer del centro stile Pininfarina. Dalla GTV, la Spider si differenzia per la coda completamente ridisegnata che presenta il cofano del bagagliaio sdoppiato con doppia apertura per contenere la capote in tela multistrato. Le motorizzazioni sono le stesse della GTV, nella Spider è disponibile anche un 3.0 V6 12v. Le potenze variano da 144 a 240 cavalli.

Il primo importante aggiornamento, successivo a quello meno noto del 1997, fu disponibile dalla metà del 1998 e portò numerose migliorie sotto tutti i profili. Internamente sono stati utilizzati materiali di qualità più elevata, la plancia e il tunnel centrale sono stati completamente ridisegnati e quest'ultimo ora ha un bracciolo con portaoggetti integrato. La strumentazione è stata rivista e quella principale si è arricchita in molti dettagli, adottando inoltre la colorazione alluminio per i cannocchiali degli strumenti. Sono state sostituite tutte le bocchette d'aerazione. Nel marzo 2003 arriva la "terza serie" che è in pratica, la rivisitazione della seconda serie con la modifica del frontale, reso da Pininfarina più simile ai nuovi stilemi del marchio.

Il modello esposto è una Spider 1.8 T. Spark 2^a serie del 1999.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



166

1998-2007

La 166 è una berlina 3 volumi che verrà prodotta in circa 101.000 esemplari, e rimase a listino sino al primo trimestre del 2008.

Il design, opera del Centro Stile Alfa Romeo, è definito *Low Style* per il basso profilo della parte anteriore della carrozzeria. Tutta la vettura risulta caratterizzata da una linea a cuneo che converge fino ad arrivare alla coda, piuttosto massiccia. Queste scelte hanno permesso di ottenere una bassa resistenza aerodinamica che garantisce un maggiore feeling di guida e minori consumi di carburante. Lo scudetto centrale cromato garantisce un tocco di eleganza e i gruppi ottici sottili garantiscono continuità alla piccola calandra sdoppiata. La base del pianale è in comune con quello della Lancia K, le sospensioni sono a ruote indipendenti, anteriormente di tipo a quadrilatero alto, mentre posteriormente adotta il Multilink. L'impianto frenante è a 4 dischi, con ABS a quattro sensori attivi e ripartitore di frenata EBD.

In quasi nove anni di produzione ha subito un restyling principale presentato al salone dell'automobile di Ginevra nel marzo del 2003. La 166 viene aggiornata con una serie di innovazioni a livello stilistico, motoristico, di allestimenti e di dettagli.

Il modello esposto è una 2400 cc, 180 cv 2^a serie del 2004.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



156

1997-2007

Per qualche appassionato del marchio, nei primi anni '90 l'Alfa Romeo 155 aveva in qualche modo minato la reputazione della casa del biscione per quel che doveva essere l'aspetto dinamico di una vettura di Arese. I vertici Fiat cercarono allora di realizzare una sostituta della 155 che potesse ritrovare quelle caratteristiche dinamiche che gli alfisti chiedevano. Si decise di partire dal pianale Tipo III, ma di modificare molte parti in modo da ottenere una massa inferiore (struttura plancia in magnesio) e un comportamento dinamico superiore con sospensioni indipendenti posteriori derivate dalla Lancia Delta Integrale da rally. Si arrivò, quindi, a definire il pianale Tipo II rev 3, con sospensioni differenti sia anteriori che posteriori. Una piattaforma dotata di sospensioni inedite a quattro ruote indipendenti, del tipo a quadrilatero alto all'anteriore e "MacPherson evoluto" al posteriore. Lo schema a quadrilatero alto riproduce il classico schema a quadrilatero, ma è adatto ad essere ospitato in telai originariamente concepiti per ospitare motori a disposizione trasversale e il solo MacPherson all'anteriore a causa dei minori ingombri trasversali. La 156 sostituì la 155 come vettura in dotazione alle forze dell'ordine e successivamente verrà rimpiazzata dalla 159.

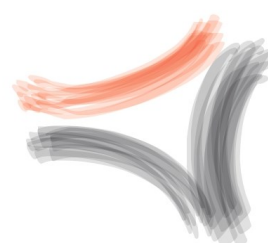
Il modello esposto è una 1900 cc, 150 cv II serie del 2005 nella versione Crosswagon.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com

DH DAYHOSPITAL



NUOVA
SICILAUTO
passione senza freni.





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Brera

2005-2010

La Brera è stata originariamente presentata come concept car al Salone di Ginevra 2002, progettata dalla Italdesign di Giorgetto Giugiaro. Il concept era alimentato da un motore Maserati V8 di circa 400 CV. La Brera ricevette un feedback positivo e l'Alfa Romeo annunciò successivamente i piani di produzione per il 2005.

In Europa, la Brera era inizialmente disponibile con due motori a benzina, il 2.2 litri JTS da 185 CV e il V6 da 3,2 litri 260 CV; e un turbodiesel JTDM da 2,4 litri da 200 CV. Le auto con il diesel o la 2.2 benzina erano a trazione anteriore, mentre il V6 era dotato di un sistema di trazione integrale Torsen simile alla 159 Q4.

La vettura, omologata come una classica 2+2 posti, è equipaggiata di cambio a 6 marce e di freni a disco sulle 4 ruote di cui gli anteriori autoventilanti e, nel caso della motorizzazione 2.4 JTDM e del 3.2 JTS V6, anche i freni posteriori sono autoventilanti, mentre gli anteriori sono dotati di pinze Brembo in alluminio a 4 pistoncini. Lo schema sospensivo è formato da quadrilateri "alti" sull'anteriore e Multilink a quattro bracci per il posteriore.

Il modello esposto è una 2.4 JTDM da 200 cv del 2006.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



GT

2003-2010

La GT (acronimo di *Gran Turismo*) è un'automobile con carrozzeria coupé gran turismo.

Presentata nel 2003, è stata concepita come l'erede ideale delle storiche GT tre volumi del marchio, quali la Giulia GT. Entrambe le macchine sono nate a distanza di quarant'anni dalla matita di Bertone.

L'auto è stata assemblata presso lo stabilimento di Pomigliano d'Arco, la produzione per l'Italia è terminata nel 2010, mentre alcune scocche per i mercati esteri hanno terminato di essere completate fino all'anno successivo.

Numerose sono state le versioni succedutesi nel corso degli anni per il mercato italiano. L'unico leggero restyling lo si avrà nel 2006 con un nuovo cruscotto e baffi cromati sul paraurti anteriore.

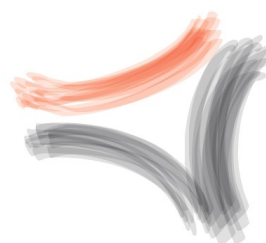
Il modello esposto è una 1900 cc, 150 cv del 2007 con allestimento Black line.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com

DH DAYHOSPITAL



NUOVA
SICILAUTO
passione senza freni.





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



147

2000-2010

La 147, tre o cinque porte, sostituisce nella gamma la 145 e la 146.

Lanciata sul mercato italiano nell'ottobre 2000 nella versione a tre porte, seguita pochi mesi più tardi dalla versione a cinque porte che ottenne subito un buon successo di critica e di pubblico che la portò ad aggiudicarsi nel 2001 il titolo di *"Auto dell'anno"*. È uscita di produzione nel 2010 sostituita dalla nuova Alfa Romeo Giulietta anche se rimane nei listini fino al febbraio 2011.

Il design della 147, ideato dai due designer Walter de Silva e Wolfgang Egger si caratterizza per il frontale, in cui è riportato il classico *trilobo* Alfa Romeo dove spicca lo scudo centrale, e per la parte posteriore, in configurazione hatchback con ampio portellone.

Nell'ottobre 2004 la vettura è stata sottoposta ad un restyling, ad opera del solo Egger, che ha interessato soprattutto la parte anteriore con una nuova calandra ribassata e fari di nuovo disegno e posteriore con interventi meno invasivi su portellone e gruppi ottici posteriori.

Numerose le motorizzazioni e gli allestimenti che negli anni si sono susseguiti nei listini della casa.

Il modello esposto è una 1900 cc, 150 cv II serie del 2007 con allestimento Q2.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Spider

2006-2010

La Spider è stata prodotta presso lo Stabilimento Pininfarina di San Giorgio Canavese, ed è la versione scoperta della coupé Brera. Nata come Progetto 939, viene presentata al Salone dell'automobile di Ginevra nel marzo del 2006 ed è subito eletta *Cabrio of the year 2006*.

La Spider sfrutta l'architettura meccanica della sorella Alfa Brera, basata sulla *piattaforma Premium Fiat-GM* con avantreno a quadrilateri alti deformabili e un retrotreno Multilink a cinque bracci multipli in acciaio con ammortizzatori idraulici telescopici e molle elicoidali.

Debbuttò con due motorizzazioni a benzina: il primo è un 4 cilindri in linea da 2.198 cm³ capace di 185 CV accoppiato ad un cambio manuale a 6 rapporti o ad uno robotizzato M32 MTA *Selespeed* e abbinato alla sola trazione anteriore; mentre il secondo è un 6 cilindri a V di 60° da 3.195 cm³ con 260 CV accoppiato ad un cambio manuale a 6 rapporti o ad uno sequenziale *Aisin Q-Tronic* abbinato alla trazione integrale Q4. Entrambi dispongono di basamento in lega d'alluminio, iniezione diretta *high precision* e 4 valvole per cilindro. I freni sono a disco sulle quattro ruote con gli anteriori autoventilanti dotati di pinze Brembo in alluminio a 4 pistoncini.

La vettura subisce un leggero restyling nel 2008 e un aggiornamento nel 2009 dettato dalle nuove motorizzazioni adottate su tutta la gamma.

Il veicolo esposto è una prestigiosa Spider 3.2 JTS V6 Q4 del 2008.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



159

2005-2011

Presentata all'inizio del 2005, è la diretta discendente della 156 che è andata a sostituire nel listino della casa.

Il nome della vettura è un omaggio all'omonima monoposto di Formula 1, campione del mondo nella stagione 1951 con Juan Manuel Fangio.

Disegnata da Giorgetto Giugiaro e prodotta negli stabilimenti di Pomigliano d'Arco, la vettura riprende nel frontale il *family feeling* inaugurato dalla coupé Brera, basata sul medesimo pianale.

È stata inoltre proposta nella versione *Sportwagon* dal 2006 al 2011.

È rimasta nei listini della casa oltre il periodo di produzione, fino al giugno 2013, senza essere rimpiazzata da alcun modello.

È stata sostituita nel 2016 dalla Alfa Romeo Giulia.

Il modello esposto è una 1900 cc, 150 cv del 2009 con il raro allestimento *TI*.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



MiTo

2008-2018

La MiTo è un'automobile del segmento B prodotta nello stabilimento di Mirafiori (To).

Il nome MiTo deriva dall'unione delle due sigle automobilistiche delle città italiane di Milano e Torino ed è stato assegnato dall'azienda al progetto *Junior*, il cui codice di fabbrica è *ZAR 955*.

Nel luglio 2018, dopo dieci anni di carriera, l'automobile cessa di essere prodotta nella fabbrica torinese di Mirafiori come stabilito alla fine di aprile dello stesso anno da un accordo tra il Gruppo FCA e i sindacati, ma rimane in vendita fino al 2019 per smaltire lo stock di vetture rimaste invendute.

A tutt'oggi risulta la prima ed ultima utilitaria prodotta a marchio Alfa Romeo.

Disponibile in varie motorizzazioni e numerosi allestimenti ha subito un primo restyling nel 2013 ed un secondo restyling nel 2016 che di fatto introducono dei rinnovamenti estetici e nuovi allestimenti.

Il modello esposto è una 1300 cc, 90 cv del 2009.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



4C

2013-2019

La 4C è stata presentata in anteprima mondiale in rete, anticipando di poco il Salone dell'automobile di Ginevra, nel marzo del 2013. Pur essendo una vettura a marchio Alfa Romeo, la produzione è a cura di Maserati presso il proprio stabilimento a Modena. La sigla 4C si riferisce al numero di cilindri del propulsore montato centralmente sulla vettura, ed è al contempo un richiamo alla storia sportiva del marchio: negli anni 30 e 40 del XX secolo infatti, le sigle 8C e 6C contraddistinsero una serie di modelli della casa milanese, da competizione e stradali, equipaggiati con motori rispettivamente a otto e sei cilindri. Il telaio è costituito da una monoscocca realizzata completamente in fibra di carbonio che pesa solo 65 kg, mentre le strutture anteriore e posteriore e la gabbia di rinforzo del tetto sono in alluminio. Le sospensioni sono a triangoli sovrapposti per l'avantreno, mentre per il retrotreno è montata un'evoluzione dello schema McPherson. Il sistema frenante prevede quattro dischi forati autoventilanti di tipo ibrido, con pinze Brembo in alluminio a quattro pistoncini sull'asse anteriore. La vettura è equipaggiata con un motore in linea a quattro cilindri a ciclo Otto, turbocompresso con alimentazione a iniezione diretta, dotato di variatore di fase; è costruito integralmente in lega leggera, in modo da contenerne i pesi ed è alloggiato in posizione centrale-posteriore trasversale. La cilindrata è di 1742 cm³, la potenza massima di 240 CV gli consentono di raggiungere una velocità massima di oltre 255 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,5 secondi.

Il veicolo esposto è una 4C del 2014.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



4C Spider

2015-2019

Nel marzo 2014 viene presentata ufficialmente la versione scoperta della coupé di Arese, denominata 4C Spider.

A dispetto della denominazione "Spider", la "4C" ha una carrozzeria di tipo targa con tettuccio semirigido in tela o, con *hard-top* in fibra di carbonio. La spider mostra alcune differenze sostanziali rispetto al modello coupé dal quale deriva: per motivi strutturali è stato riprogettato il parabrezza che ora viene proposto anche in fibra di carbonio. La vettura si presenta globalmente meno "cruda" della 4C: gli interni mantengono lo stesso disegno e impostazione ma vengono impreziositi da rifiniture più idonee a un'auto esotica. Anche la carrozzeria esterna cambia, soprattutto nei fari anteriori che qui diventano carenati. Muta anche il cofano motore posteriore, che cela alla vista il propulsore: il vetro presente sulla versione coupé lascia infatti il posto a due evidenti prese d'aria. A livello dinamico, invece, presenta un set-up delle sospensioni diverso per poter regalare lo stesso feeling di guida della coupé. Infine, tra le novità della spider si segnalano la nuova livrea Bianco Lucido Tristrato e il nuovo disegno dei cerchi in lega con diametro differenziato, 18" all'anteriore e 19" al posteriore.

La 4C Spider raggiunge i 258 km/h e le 60 miglia orarie (0-96 km/h) in 4,5 secondi. L'accelerazione laterale sviluppata è di 1,1 g e tocca punte di decelerazione pari a 1,25 g.

Il modello esposto è una 4C Spider del 2016.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Giulia QV

2015-2020

La vettura è stata progettata presso il Centro Stile Alfa Romeo, da un team guidato da Marco Tencone e comprendente il Senior Exterior Designer, Andrea Loi insieme a Interior Chief Designer, Inna Kondakova e Senior Interior Designer, Manuele Amprimo. La Giulia è stata oggetto di una lunga gestazione e di date di lancio ritardate, secondo quanto riferito a causa del fatto che il design è stato rimandato al tavolo da disegno da Sergio Marchionne, CEO di Fiat Chrysler Automobiles (FCA), la società madre di Alfa Romeo al tempo.

Il top di gamma, Giulia Quadrifoglio, è stato il primo modello della nuova gamma Giulia. È stato presentato in Italia nel giugno 2015. Ha fatto il suo debutto internazionale ufficiale al Salone di Francoforte 2015. I principali concorrenti del Quadrifoglio sono vetture come la Mercedes-AMG C63, la BMW M3 e la Cadillac ATS-V.

Il Quadrifoglio è spinto da un motore bicilindrico a iniezione diretta di benzina V6 di 90 ° interamente in lega di alluminio, con cilindrata monocilindrica di poco meno di mezzo litro, per un totale di 2.891 cc. Questo motore è stato sviluppato esclusivamente per il Quadrifoglio dai tecnici Ferrari.

Il modello esposto è una Giulia Quadrifoglio Verde del 2016, 2900 cc - 510 CV con cambio automatico ZF a 8 rapporti e impianto frenante in acciaio.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Giulia Veloce

2015-2020

La Giulia Veloce è stata presentata al Salone dell'Auto di Parigi del 2016. La Veloce offre la scelta di due motori: il 2.0 litri turbo benzina e il 2.2 litri diesel inline-4, entrambi dotati di cambio automatico a 8 rapporti e sistema di trazione integrale Alfa Q4.

La Veloce ha paraurti specifici e un rivestimento delle portiere nero lucido; ha anche vari componenti prestazionali come uno speciale estrattore posteriore con doppi tubi di scarico e cerchi in lega da 19 pollici a 5 razze opzionali. All'interno, ha sedili sportivi in pelle nera, rossa o marrone chiaro e un volante sportivo con impugnatura in pelle scamosciata, inserti in alluminio sul cruscotto, tunnel centrale, pannelli porta e fari allo xeno.

Il sistema di trazione integrale Alfa Q4 si comporta come un veicolo a trazione posteriore: il 100% della coppia è distribuito all'asse posteriore. Quando raggiunge il limite di aderenza della ruota, il sistema trasferisce fino al 60% della coppia all'assale anteriore. Per garantire la massima velocità di risposta nella ridistribuzione della coppia, il sistema sfrutta un elevato over slippage meccanico (fino al 2,5%) tra i due assali, che si traduce in un controllo del veicolo da primato in termini di trazione e stabilità direzionale in curva.

Il modello esposto è una Giulia Veloce 2.0 litri turbo da 210 CV del 2017.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Giulietta

2010-2020

La Giulietta, disegnata dal Centro Stile Alfa Romeo sotto la supervisione di Lorenzo Ramaciotti, riprende il nuovo canone stilistico avviato da Alfa Romeo con la 8C Competizione e proseguito con la MiTo, avvalendosi però di un nuovo trilobo frontale, nettamente più largo e massiccio, e con uno scudetto per la prima volta "sospeso", ovvero separato dalla carrozzeria attraverso uno spazio vuoto intorno alla cromatura.

La fiancata si presenta tondeggiante, ma al tempo stesso filante, grazie alle nervature presenti sia anteriormente che posteriormente.

Disponibile in varie motorizzazioni e numerosi allestimenti ha subito un primo restyling nel 2013 ed un secondo restyling nel 2016 che di fatto introducono dei rinnovamenti estetici e nuovi allestimenti.

Il modello esposto è una 1600 cc, 120 cv del 2017 con allestimento Sport.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com





Con il Patrocinio del
Comune di Trapani



Alfa Romeo - automobili per passione da 110 anni



Stelvio

2016-2020

La Stelvio è il primo crossover SUV di Alfa Romeo. Presentata al salone dell'automobile di Los Angeles il 16 novembre 2016 fu commercializzata all'inizio dell'anno successivo.

Il 19 novembre 2019 viene presentato il Model Year 2020. Sebbene l'aspetto esteriore sia rimasto invariato, ci sono state sostanziali modifiche alle finiture interne e ai materiali nonché nella parte tecnologica, che ne hanno migliorato la qualità percepita, come un nuovo volante, un nuovo tunnel centrale, nuovo display touch centrale, ADAS di livello 2 e l'introduzione di nuovi allestimenti.

Il veicolo esposto è una Stelvio MY 20 2.2 Turbo Diesel 190 CV AWD Q4 Sprint.

Il motore è un 4 cilindri in linea da 2143 cm³ con cambio automatico a 8 rapporti e trazione integrale Q4.

Raggiunge la velocità massima di 210 Km/h e accelera da 0 a 100 in 7,6 secondi.

www.clubsartarelli.com



info@clubsartarelli.com

