Scuderia del Portello
Alfa Romeo

SERVIZIO CORSE

WWW.SCUDERIADELPORTELLO.ORG

MUSEO DINAMICO SCUDERIA DEL PORTELLO
ALFA ROMEO STORICHE DA COMPETIZIONE
YOUR EXCLUSIVE EVENT WITH STATIC AND DYNAMIC SHOW

"ARRIVE AND DRIVE"

TRANSPORTATION AND CAR RENTAL • OUTFIT
TECHNICAL AND ADMINISTRATIVE ASSISTANCE
PHOTOS AND VIDEOS REPORTAGE

Scuderia del Portello
Alfa Romeo

MUSEO DINAMICO
Alfa Romeo storiche da competizione

WWW.SCUDERIADELPORTELLO.ORG | INFO@SCUDERIADELPORTELLO.ORG

REGULARITY RACES • SPEED RACES ON THE TRACKS
HILL CLIMB RACES • TRACK DAYS • MOTOR FESTIVAL
INTERNATIONAL RAID • RALLY • INCENTIVE EVENTS

SCUDERIA DEL PORTELLO
HISTORIC ALFA ROMEO CARS

UNIQUE DRIVE EXPERIENCES
TOP INCENTIVES AND EVENTS

WWW.SCUDERIADELPORTELLO.ORG

MUSEO DINAMICO
Alfa Romeo storiche da competizione

Driving a piece of
Alfa Romeo history

SERVIZIO CORSE

La Scuderia del Portello Alfa Romeo

La **Scuderia del Portello** fu fondata ad Arese il 3 febbraio 1982 nel Centro Direzionale Alfa Romeo, come emanazione del brand meneghino, e la sede storica fu fissata presso l'Alfa Romeo a Milano, in via Traiano 35. Il nome richiamava il quartiere della periferia milanese in cui erano sorti i primi stabilimenti dell'azienda.

Il team venne ideato come una struttura di supporto e di assistenza tecnica per i piloti (Gentlemen Drivers) che gareggiavano con vetture Alfa Romeo di cessata produzione. Inoltre il suo atto costitutivo indica come scopo anche la promozione del marchio, nonché la tutela del suo patrimonio storico e tecnologico, quale contributo alla storia dell'automobilismo.

La Scuderia del Portello rappresenta la "storia del Marchio Sportivo Alfa Romeo", organizzando e partecipando a grandi trasferte in ambito di gare internazionali negli eventi più prestigiosi dedicati alle auto storiche da competizione.

I suoi mezzi logistici e il parco delle prestigiose vetture marcianti dei suoi membri costituiscono l'unico "**Museo Dinamico Alfa Romeo storiche da competizione**" esistente al mondo.

MUSEO DINAMICO ALFA ROMEO STORICHE DA COMPETIZIONE

La Scuderia del Portello mette a disposizione alcune delle vetture più significative della sua collezione, a cominciare dalle F1 e monoposto storiche motorizzate Alfa Romeo, dagli esemplari Tipo 33 e dalle vetture Turismo e GT più rare. Queste auto possono esibirsi in esposizioni statiche e all'occorrenza possono anche essere messe in moto per degli show dinamici e hot laps.
Grazie al Servizio Corse "Arrive & Drive" si possono vivere delle esperienze di guida esclusive partecipando, con tutti i servizi di assistenza necessari, alle gare e agli eventi più prestigiosi dell'automobilismo storico, nonché organizzare incentive e team building aziendali.
Oltre alle vetture, la Scuderia del Portello dispone di staff e struttura logistica, sia per il trasporto che per l'esibizione delle auto per ogni tipo di manifestazione, ideale come strumento di immagine a supporto di eventi in Italia e all'estero.
Seguono schede descrittive delle auto e della struttura logistica a disposizione.

LA STRUTTURA LOGISTICA

2 BILICI IVECO PER TRASPORTO COPERTO DA 4 E DA 5 VETTURE

GAZEBO MODULABILI PER STAND ESPOSITIVI E DEHOR HOSPITALITY:
6 GAZEBO m 3 x 3
COLOR OCRA
APERTI LATERALMENTE

1 GAZEBO m 3 x 3
1 GAZEBO m 3 x 4,5
COLOR ARGENTO CON CHISURE LATERALI ROSSE

LA STRUTTURA LOGISTICA

MOTORHOME HOSPITALITY CON COFFEE STATION E CUCINA, CAPIENZA 40 PAX

Scuderia del Portello

SERVIZIO CORSE “ARRIVE AND DRIVE”

NOLEGGIO E TRASPORTO VETTURE - ASSISTENZA TECNICA - ISCRIZIONI GARE ED EVENTI - ASSISTENZA VERIFICHE TECNICHE E AMMINISTRATIVE - ABBIGLIAMENTO - SERVIZIO HOSPITALITY - FOTO E VIDEO

SERVIZIO CORSE

MUSEO DINAMICO
Alfa Romeo storiche da competizione

Formula Alfa
Scuderia del Portello

ALFA ROMEO 33/2 FLÉRON

Anno: 1967

Carrozzeria: prototipo 2 posti

Peso: 580 kg

Cilindrata: 2000 c.c.

Potenza: 270 CV

Cambio: 6 marce + R.M.

Detta anche "Periscopio", fu costruita nel 1967 ed è uno dei tre esemplari esistenti. Ha vinto la gara in Belgio a Fléron nel 1967 con il pilota Teodoro Zeccoli che, in occasione dei festeggiamenti del 50° di Autodelta, ha autografato la macchina commosso. La vettura ha partecipato poi ad altri eventi quali la Targa Florio e la 1000 Km del Nürburgring. Il suo restauro è durato circa dodici anni e per la sua rarità è annualmente protagonista di pubblicazioni e servizi tv in tutto il mondo. Anche la rockstar Brian Johnson degli AC/DC, nel 2015, ha scelto di dedicarle un servizio all'interno del suo noto programma televisivo, in onda su Discovery Channel. Lord March, patron di Goodwood, ha voluto ospitare questa vettura in diverse edizioni del Goodwood Festival of Speed e del Goodwood Revival.

ALFA ROMEO 33/TT/3

Anno: 1971

Carrozzeria: prototipo 2 posti

Motore: 8 cilindri a V di 90°

Cilindrata: 3000 c.c.

Potenza: 400 CV

Cambio: 5 marce + R.M.

Questa vettura, telaio 01, ha il posto di guida molto avanzato e il cambio a 5 marce è sistemato tra il motore e il differenziale per aumentarne la manovrabilità.

L'auto della Scuderia del Portello è stata utilizzata nel 1971 per le prove e i collaudi alla Targa Florio con i piloti Vaccarella e Stommelen. Sempre nel 1971 ha corso la 1000 Km del Nürburgring guidata da Teodoro Zeccoli e la gara di Montlhéry con Henri Pescarolo.

Lord March, patron di Goodwood, ha voluto ospitare questa vettura in diverse edizioni del Goodwood Festival of Speed e del Goodwood Revival. Ha preso parte più volte alla Coppa Intereuropa a Monza pilotata da Arturo Merzario.

DISPONIBILE PER: ESPOSIZIONI STATICHE E DINAMICHE

DE TOMASO F1 ALFA ROMEO

Anno: 1961

Carrozzeria: F1 monoposto

Peso: 520 kg

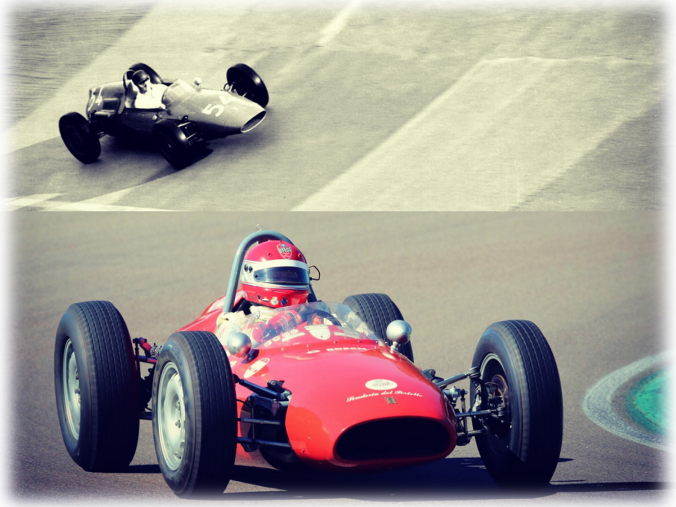
Cilindrata: 1478 c.c.

Potenza: 152 CV

Cambio: 5 marce + R.M.

Alejandro De Tomaso, argentino residente a Modena, fondò nel 1959 la De Tomaso, che esordì nel mondiale F1 nel 1961 con questa monoposto motorizzata Alfa Romeo, preparata da Conrero e pilotata da R. Bussinello, N. Vaccarella, R. Lippi e G. Scarlatti.

Questo esemplare corse al Gran Premio d'Italia del 1961 pilotata da Bussinello. Unica F1 Alfa Romeo degli anni '60 attualmente marciante, partecipa alle competizioni e agli eventi di maggior prestigio per monoposto storiche, come la Coppa Intereuropa di Monza, il Goodwood Festival of Speed, il Goodwood Revival e il Grand Prix de Monaco Historique.



DISPONIBILE PER: ESPOSIZIONI STATICHE E DINAMICHE, MONACO GP HISTORIQUE, GOODWOOD F.O.S. E MOTOR FESTIVAL

F1 ALFA ROMEO 183T
SCUDERIA MARLBORO TEAM ALFA ROMEO

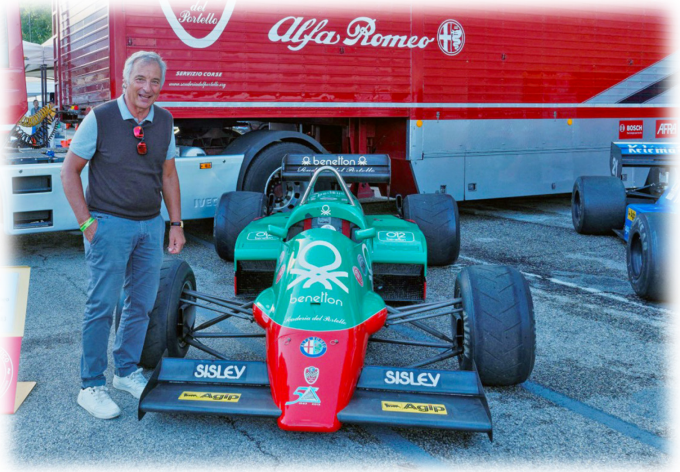
Anno: 1982/83 . Piloti: 22 Andrea De Cesaris 23 Mauro Baldi

Motore: Alfa Romeo 890T V8T 1496 c.c.

Telaio: monoscocca in fibra di carbonio

GP disputati 15. Podi 2. Giri più veloci 1.

Dopo la sperimentazione portata avanti con la 182, Gerard Ducarouge varò la prima Alfa Romeo Turbo a scendere in pista con la 183T, spinta dal nuovo motore Tipo 890 da 630 cavalli progettato dall'ingegner Chiti. Nonostante un podio a Kyalami, a fine stagione l'intero progetto F1 passò sotto la direzione di Pavanello. Carlo Chiti lasciò l'Alfa per fondare la Motori Moderni, mentre diversi chassis della 183T furono venduti alla Osella che li utilizzò per sviluppare le proprie vetture fra il 1984 e il 1988. La vettura esposta 183T telaio 02 è stata successivamente utilizzata per i primi collaudi con i colori Benetton sulla pista di Balocco l'11 gennaio 1984, guidata da Riccardo Patrese ed Eddie Cheever. Questa fu l'ultima Alfa Romeo dell'era Ducarouge. Finiti i collaudi, l'auto fu assegnata all'ufficio comunicazioni e stampa di Alfa Romeo. Dal 1990 fa parte del Museo Dinamico della Scuderia del Portello e ha partecipato a diverse edizioni del Goodwood F.O.S.



ALFA ROMEO 75 TURBO SUPER TURISMO

Anno: 1988/89

Carrozzeria: berlina

Motore: 1800 Turbo

Potenza: 490 CV

Esemplari costruiti: 28

L'Alfa 75 è l'ultima vettura realizzata da Alfa Romeo prima del suo trasferimento in sede FIAT. Il suo motore ha rappresentato il simbolo delle vetture da corsa Alfa Romeo fino alla fine degli anni '80 e la 75 Turbo evoluzione, portata in pista nel Campionato Italiano Velocità Turismo 1987 dall'Alfa Corse, guidata da Giorgio Pianta, vinse subito il Campionato S1 con Nicola Larini e Gianni Morbidelli, per poi ripetersi l'anno successivo.

Questo esemplare è il numero 28, ultimo realizzato da Alfa Corse per accedere al Campionato del Mondo Turismo.

Ha partecipato a diverse edizioni del Goodwood Festival of Speed con i colori della Scuderia del Portello.

DISPONIBILE PER: ESPOSIZIONI STATICHE E DINAMICHE

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER “SEBRING”

Anno: 1956

Carrozzeria: spider monoposto / 2 posti

Cilindrata: 1290 c.c.

Potenza: 94 CV

Cambio: 4 marce a cloche + R.M.

La vettura ha corso negli anni 50/60 in America nell’SCCA, ottenendo delle vittorie. Nel 1956 e nel 1957 l’Alfa Romeo produsse 17 vetture Giulietta Spider Veloce del tipo 750G, sviluppate dalla normale Spider Veloce (tipo 750F) per adattarle alle competizioni. Il regolamento delle vetture sport fino al 1956 permetteva di ricoprire il posto del passeggero con un coperchio in lamiera a filo della carrozzeria e di utilizzare come “parabrezza” anteriore un piccolo frangivento davanti al posto di guida. Quindici 750G nacquero in questa versione “monoposto disassata”, mentre due furono allestite come biposto, cioè con normale parabrezza panoramico. Dopo un profondo restauro, è stata preparata dalla Scuderia del Portello per gareggiare alla 1000 Miglia e ad altre manifestazioni internazionali, su strada e in pista.

DISPONIBILE PER: ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, GARE DI REGOLARITÀ, GARE VELOCITÀ PISTA, ESPOSIZIONI STATICHE E DINAMICHE

DALLARA F3 ALFA ROMEO

Anno: 1989

Cilindrata: 2000 c.c.

Potenza: 190 CV

Cambio: 5 marce innesti frontali

Nel 1988 rifiorisce in Italia una Formula propedeutica che avvicina i giovani piloti alla F1: la F3, trampolino di lancio per le promesse dell'automobilismo moderno. In questi anni è l'Alfa Romeo il marchio da battere: utilizzando un telaio progettato dall'ingegner Dallara, l'Alfa Corse disegna e produce un propulsore a iniezione elettronica e 4 cilindri in linea. Il risultato è eccezionale, tanto che in Italia Alfa Romeo diventa l'unico costruttore per questa serie. La Novamotor dei fratelli Pedrazzani diventerà leader incontrastato di questo campionato che ha visto tutti i maggiori piloti italiani cimentarsi, perfino i campioni del mondo Jacques Villeneuve e Ayrton Senna. Con questa monoposto Luca Badoer ha vinto nel 1991 il Campionato Italiano F3.

DISPONIBILE PER: GARE VELOCITÀ PISTA, MOTOR FESTIVAL E TRACK DAYS

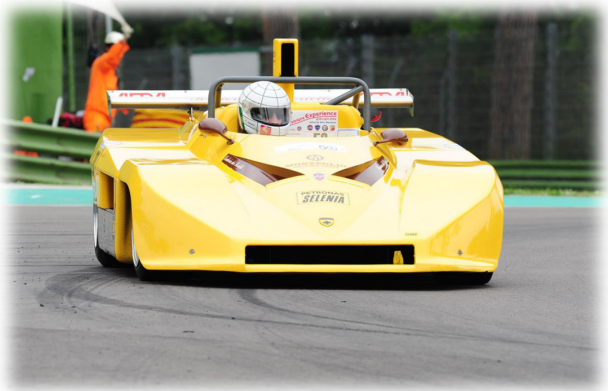
AMS ALFA ROMEO SPORT PROTOTIPO

Anno: 1974

Carrozzeria: prototipo

Cilindrata: 2000 c.c.

Telaio: 00045



Vettura ufficiale Scuderia Monzeglio Corse.

Fu pilotata da Luigi Pozzo, che con le auto preparate da Monzeglio ha ottenuto ottimi risultati tra gli anni ’70 e ’80 nelle gare per Vetture Sport prototipi da competizione sperimentali ad almeno due posti costruite appositamente per gare di velocità e durata, cronoscalate e in circuito chiuso. Come tutti i prototipi AMS, ciascun modello è unico al mondo.

DISPONIBILE PER: ESPOSIZIONI STATICHE E DINAMICHE, MOTOR FESTIVAL E TRACK DAYS

ALFA ROMEO 1900 CORTO GARA

Anno: 1952

Carrozzeria: coupé

Cilindrata: 1884 c.c.

Potenza: 115 CV

Velocità max: 190 km/h

Cambio: 4 marce

al volante + R.M.

Vettura ufficiale Esperienza Alfa Romeo utilizzata per i collaudi alla Mille Miglia del 1952 con motore AR1308 sperimentale – piloti Fangio, Cortese, Sanesi, Tadini e Dätwyler.

Il modello è stato realizzato in soli 7 esemplari: costruito esclusivamente per competizioni, ha partecipato a diverse edizioni rievocative della Mille Miglia (pilotata nel 2015 da Joe Ricciardo, padre del pilota di Formula 1).

Questa vettura, di cui sono rimasti solo 2 esemplari al mondo, rappresenta un'icona della storia dell'Alfa Romeo nelle corse per velocità, prestazioni ed eleganza ed è stata utilizzata dalla Scuderia del Portello anche per i campionati europei di auto storiche.

DISPONIBILE PER: ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, ESPOSIZIONI STATICHE E DINAMICHE E CONCORSI D'ELEGANZA

ALFA 1900 TI "Clay Regazzoni"

Anno: 1954

Carrozzeria: berlina

Peso: 1140 kg

Cilindrata: elaborata 2300 c.c.

Potenza: 190 CV

Cambio: 5 marce a cloche + R.M. – modificata da Guidosimplex per essere utilizzata da Clay Regazzoni e **conducenti disabili**.

La vettura ha partecipato a più edizioni della Carrera Panamericana in Messico: nel 1954 con l'Equipe FINMECCANICA-Alfa Romeo, nel 1990 con equipaggio Cajani – Bonini, nel 1991 pilotata da Chiavelli – Macellari e infine, nel 2002, con Regazzoni – Hohenlohe. In quest'ultima occasione, l'auto fu elaborata per correre nella categoria "Turismo Mayor", puntando alla vittoria assoluta. Nel 2015 è iniziato il restauro totale per portare la vettura alle condizioni attuali, con le specifiche con cui partecipò alla Carrera Panamericana nel 2002, anche con il medesimo sistema di guida voluto da Clay Regazzoni per conducenti disabili.

Ha preso parte alla 1000 Miglia 2020 e 2021 come *Guest Car* per il progetto *"barrier-free mobility"* con il numero 500.

DISPONIBILE PER: ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, GARE DI REGOLARITÀ E INCENTIVE

ALFA ROMEO 1900 SUPER SPRINT

Anno: 1955

Carrozzeria: coupé

Peso: 1020 kg

Cilindrata: 1975 c.c.

Cambio: 4 marce

al volante + R.M.

A partire dal 1955 l'Alfa Romeo iniziò la produzione della 1900 coupé Super Sprint, affidandone l'allestimento alla carrozzeria Touring. La 1900 Sprint Touring fece il suo esordio al Salone dell'automobile di Torino del 1951. Questa vettura della Scuderia del Portello, completamente restaurata, è stata vincitrice del Challenge Europeo Auto Storiche del 1989, ha partecipato all'edizione 2016 della 1000 Miglia, a diverse edizioni della Coppa Intereuropa a Monza e del prestigioso Goodwood Revival pilotata da Arturo Merzario; ha tagliato prima assoluta il traguardo del Tour de España y Portugal nel 2006, condotta dall'equipaggio Marco Cajani – Savina Confaloni.

DISPONIBILE PER: ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, GARE VELOCITÀ PISTA, GARE DI REGOLARITÀ, MOTOR FESTIVAL E CONCORSI D'ELEGANZA

ALFA ROMEO 1900 C SUPER SPRINT

Anno: 1957

Carrozzeria: coupé

Peso: 1000 kg

Cilindrata: 1975 c.c.

Cambio: 4 marce

a cloche + R.M.

Nel 1956 viene presentata la seconda versione della 1900 coupé Super Sprint, carrozzata anche in questo caso dalla Touring. L'atelier milanese ha fatto un vero e proprio miracolo riducendo sensibilmente l'altezza e realizzando una vettura moderna e gradevole. La versione proposta, conservata dalla Scuderia del Portello completamente originale, viene utilizzata per partecipare alle manifestazioni più glamour e prestigiose d'Italia.

DISPONIBILE PER: ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, GARE DI REGOLARITÀ, CONCORSI D'ELEGANZA E INCENTIVE

ALFA ROMEO 1900 TI

Anno: 1954

Carrozzeria: berlina

Peso: 1620 kg

Cilindrata: 1975 c.c.

Cambio: 4 marce al volante + R.M.

La vettura ha partecipato all'edizione del 1954 della famosa Carrera Panamericana in Messico con l'equipaggio Bonini – Zanaboni. L'auto, perfettamente restaurata, mantiene gli stessi equipaggiamenti utilizzati 65 anni fa per questa manifestazione. Le scritte degli sponsor sul cofano e sulle portiere e i numeri di gara messicani sono verniciati a mano come allora. La 1900 TI non è differente di carrozzeria dalla 1900 normale; il cambiamento radicale è sotto il cofano, dove sono presenti due carburatori doppio corpo e un potenziamento dell'albero motore. Altre modifiche sono gli scarichi da competizione, in tubo di acciaio, e i tamburi dei freni di grande diametro.

DISPONIBILE PER: ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, GARE DI REGOLARITÀ E INCENTIVE

ALFA ROMEO 1900 TI SUPER

Anno: 1954

Carrozzeria: berlina 4 posti

Peso: 1200 kg

Cilindrata: 1895 c.c.

Potenza: 115 CV

Cambio: 4 marce al volante + R.M.

Questa vettura perfettamente conservata della Scuderia del Portello Alfa Romeo, originale, ha partecipato a dieci 1000 Miglia consecutive e a diverse edizioni del Gran Premio Nuvolari e della Coppa Intereuropa a Monza. Il “cuore” della 1900 TI Super è il motore, elaborato per venire incontro alle esigenze degli sportivi che partecipavano alle corse di questa categoria. In particolare questa vettura appartiene ai soli 10 modelli prodotti con motore 1308 da gara che si ispiravano alla versione coupé.

È un vero gioiello di comfort, eleganza e velocità, nonostante i sessantacinque anni di età.

DISPONIBILE PER: ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, GARE DI REGOLARITÀ, CONCORSI D’ELEGANZA E INCENTIVE

ALFA ROMEO 1900 TI SUPER

Anno: 1957

Carrozzeria: berlina 4 posti

Peso: 1200 kg

Cilindrata: 1975 c.c.

Potenza: 115 CV

Cambio: 4 marce al volante
+ R.M.

1900 Super elaborato a TI Super direttamente da Alfa Romeo.
Ha partecipato dal 1986 a importanti eventi quali: 1000 Miglia 1989 e 1990 pilotata da Edi Orioli - plurivincitore della Parigi-Dakar - Montecarlo-Sestriere (edizioni 1986 - 1991), Coppa Delle Alpi (edizioni 1986 - 1991) e Rally Di Sanremo 1987.
Pilotata da Bruno Bonini: vincitore Campionato Europeo FIA 1991, Gran Prix Historique De Provence 1993 e Oldtimer Gran Prix Salzburgring 1993.

DISPONIBILE PER: ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, GARE DI REGOLARITÀ E INCENTIVE

ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINA PRIMA SERIE

Anno: 1956

Carrozzeria: berlina 4 posti

Cilindrata: 1290 c.c.

Potenza: 53 CV

Velocità max: 140 km/h

Cambio: 4 marce al volante + R.M.

Nel 1950, fu chiaro alla dirigenza che il nuovo modello Giulietta sarebbe stato il più importante nella storia dell'Alfa Romeo, rappresentando il passaggio alla modernità industriale. Con la Giulietta si trattava di entrare nell'ambito della "motorizzazione di massa", con una produzione di almeno 200 vetture al giorno. Presentata al Salone dell'automobile di Torino del 1955, ne saranno costruite quasi 132.000 nello stabilimento del Portello a Milano, numeri di produzione impressionanti per l'epoca. La Scuderia del Portello ne ha restaurati e preparati, nel tempo, 3 modelli della prima serie e 3 della seconda serie. Quest'auto, totalmente originale, ha partecipato frequentemente alla 1000 Miglia.

DISPONIBILE PER: ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, GARE DI REGOLARITÀ E INCENTIVE

ALFA ROMEO 1900 “MATTA”

Anno: 1951

Carrozzeria: jeep

Cilindrata: 1884 c.c.

Nel 1949/50, il Ministero della Difesa aveva indetto un bando di concorso per la realizzazione di un fuoristrada leggero per sostituire le infaticabili Jeep Willys e Ford recuperate dagli americani; parteciparono la FIAT col modello “Alpina” e l’Alfa Romeo con la “1900M”.

Ne furono prodotti 6 prototipi e 2059 esemplari, costruiti dal 1951 fino al 1955. Giuseppe Busso, Guido Moroni e il colonnello Ferruccio Garbari furono tra i progettisti e collaudatori dei primi prototipi e della campagna pubblicitaria. La “Matta” ebbe anche una carriera sportiva: nel 1952 vinse la sua categoria (Veicoli Militari) alla Mille Miglia.

DISPONIBILE PER: ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, GARE DI REGOLARITÀ E INCENTIVE

ALFA ROMEO GTV 2000 GRUPPO 1 EX AUTODELTA

Anno: 1974

Carrozzeria: berlina

Cilindrata: 1962 c.c.

Potenza: 132 CV

Cambio: 5 marce + R.M.

Questa vettura corse nel 1974 alla 24H di Spa-Francorchamps con Zeccoli – Donà e, sempre nello stesso anno, al Giro d'Italia con de Adamich – Avenoso; l'equipaggiamento stradale da gara è stato riprodotto nella totale originalità. L'auto è stata restaurata e preparata per gareggiare nuovamente, in pista e su strada, da Alberto Spotti presso le officine della Scuderia del Portello. Ha debuttato al 4° Trofeo GTA al Motor Show di Bologna 2017 e nel 2018 ha ottenuto il primo posto di classe all'endurance di 3 ore della 24 Ore del Nürburgring sullo storico Nordschleife, nonché il primo posto di classe all'AvD-Oldtimer-Grand-Prix sempre al Nürburgring.

DISPONIBILE PER: GARE VELOCITÀ PISTA, GARE DI REGOLARITÀ, GARE VELOCITÀ MONTAGNA, MOTOR FESTIVAL E TRACK DAYS

ALFA ROMEO GTAM

Anno: 1970

Cilindrata: 2000 c.c.

Potenza: 210 CV

Cambio: 5 marce + R.M.

Vettura ufficiale Autodelta nelle competizioni internazionali tra il 1970 e il 1973; il suo palmarès vanta partecipazioni e trionfi in gare leggendarie sul Nürburgring, a Spa-Francorchamps, Zandvoort, Jarama, Imola, Paul Ricard, Salzburgring e Mantorp Park, pilotata da campioni quali de Adamich, Picchi, Hezemans, Facetti, Zeccoli, Venturi, Dini, Donà, Colzani, Steenberg, van Lennep e Larini. Quest'ultimo perse la vita nel tragico incidente di Spa-Francorchamps il 21 luglio 1973. Nel 2018 la macchina viene restaurata e preparata dalla Scuderia del Portello in collaborazione con le officine Alfa Romeo Classiche di Heritage FCA, riportandola sui campi di gara con la livrea numero di gara 27, prima assoluta alla 6 Ore del Nürburgring del 1970 con l'equipaggio Picchi – de Adamich.

DISPONIBILE PER: GARE VELOCITÀ PISTA, GARE VELOCITÀ MONTAGNA, MOTOR FESTIVAL E TRACK DAYS

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE

Anno: 1956

Carrozzeria: coupé 2 posti

Peso: 800 kg

Cilindrata: 1290 c.c.

Potenza: 90 CV

Cambio: 4 marce a cloche + R.M.

Questa vettura è stata preparata dalla Scuderia del Portello per partecipare alla Carrera Panamericana 2002 con Prisca Taruffi, giungendo seconda di classe. Dopo il successo ottenuto in Messico, l'auto ha preso parte a diverse competizioni sia di regolarità e in salita su strada – quali la Coppa d'Oro delle Dolomiti, la Targa Florio, la Modena Cento Ore Classic, la Cesana-Sestriere, il Tour Auto francese, il Gran Premio Nuvolari e la Vernasca Silver Flag – sia in pista sui circuiti come il Nürburgring, Monza e Spa-Francorchamps.

DISPONIBILE PER: GARE VELOCITÀ PISTA, GARE DI REGOLARITÀ, GARE VELOCITÀ MONTAGNA, MOTOR FESTIVAL E TRACK DAYS

ALFA ROMEO GIULIA GT 1750 VELOCE
“LONDON-MEXICO RALLY '95”

Anno: 1969

Carrozzeria: coupé alleggerita

Peso: 1040 kg

Cilindrata: 1800 c.c.

Potenza: 135 CV

Cambio: 5 marce a cloche
+ R.M.

Questa vettura è stata preparata dalla Scuderia del Portello per il rally London-Mexico nel 1995.
Successivamente l’auto ha partecipato a diverse competizioni di regolarità e in salita su strada, quali la Targa Florio, la Modena Cento Ore Classic, la Cesana-Sestriere, il Gran Premio Nuvolari, il Bergamo Historic Gran Prix e il Tour Auto francese.

DISPONIBILE PER: GARE DI REGOLARITÀ, MOTOR FESTIVAL, TRACK DAYS E INCENTIVE

ALFA ROMEO GIULIETTA TI

Anno: 1957

Carrozzeria: berlina 4 posti

Peso: 910 kg

Cilindrata: 1290 c.c.

Potenza: 105 CV

Cambio: 4 marce al volante + R.M.

Auto ricca di palmarès, tra cui un Campionato Italiano e un Campionato Europeo FIA per vetture turismo storiche.

Ha corso su tutti i circuiti italiani ed europei ed è in possesso di tutti i documenti necessari per partecipare a gare in Italia e in Europa.

Alto coefficiente quale vettura periodo E, questa Giulietta TI è altamente competitiva e ideale anche per piloti alle prime esperienze con auto storiche da competizione, sia per gare di velocità in pista che per gare di velocità in salita. Il motore è un 1290 di cilindrata con mono-carburatore e 4 cilindri in linea, capace di raggiungere i 190 km/h.

DISPONIBILE PER: GARE VELOCITÀ PISTA, GARE VELOCITÀ MONTAGNA, MOTOR FESTIVAL E TRACK DAYS

ALFA ROMEO GIULIETTA TI

Anno: 1958

Carrozzeria: berlina 4 posti

Peso: 910 kg

Cilindrata: 1290 c.c.

Potenza: 105 CV

Cambio: 4 marce al volante + R.M.

La vettura, con motore preparato da Samuele Baggioli, vanta un grande palmarès. Ha iniziato a correre nel 1988 nel Campionato Europeo FIA al circuito Paul Ricard, a Montlhéry, a Croix en Ternois e a Digione. Nel tempo è diventata la "vettura ufficiale" di Bruno Bonini, che conquistò il titolo italiano nel 1990.

Nel 2000 e nel 2002 ha partecipato al Goodwood Revival.

Nel 2007 ha corso il Tour Auto con Gino Munaron.

Ha partecipato al Rallye Monte-Carlo nel 2008, nel 2009 e nel 2010, alla Cesana-Sestriere (Campionato Italiano velocità salita) nel 2018 e nel 2019 e a diverse edizioni della Coppa Intereuropa a Monza.

DISPONIBILE PER: GARE VELOCITÀ PISTA, GARE VELOCITÀ MONTAGNA, MOTOR FESTIVAL E TRACK DAYS

ALFA ROMEO 1900 TI SUPER

Anno: 1955

Carrozzeria: berlina

Peso: 1100 kg

Cilindrata: 1975 c.c.

Potenza: 150 CV

Cambio: 4 marce al volante + R.M.

La vettura è stata utilizzata, tra le varie gare, per il Campionato europeo categoria "Turismo", per un'edizione della Targa Florio e per la Carrera Panamericana in Messico più volte, l'ultima nel 2002. La sua particolarità risiede nel motore, preparato da Sergio Gamberini di Bologna, nonché nella livrea, che è rimasta quella della Carrera Panamericana del 2002, con ancora riportati i numeri e gli sponsor di quell'anno.

Ha preso parte a gare di velocità su circuito in tutta Europa e ha vinto, piazzandosi prima assoluta, un'edizione del Tour Auto Optic 2000 (Tour de France).

DISPONIBILE PER: GARE VELOCITÀ PISTA, GARE DI REGOLARITÀ, GARE VELOCITÀ MONTAGNA, MOTOR FESTIVAL E TRACK DAYS

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE “LOW NOSE”

Anno: 1959

Carrozzeria: coupé

Cilindrata: 1290 c.c.

Questa Giulietta SS conservata dalla Scuderia del Portello, detta “low nose – muso basso”, è una dei 101 esemplari costruiti dall’Alfa Romeo, i cui cofani e portiere sono in alluminio.

È stata restaurata e ha partecipato nel 2009 al Goodwood Revival in Gran Bretagna, oltre che a diverse edizioni della Coppa Intereuropa di Monza e del Campionato Europeo.

DISPONIBILE PER: GARE VELOCITÀ PISTA, GARE VELOCITÀ MONTAGNA, MOTOR FESTIVAL E TRACK DAYS

ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINA

Anno: 1956/61

Carrozzeria: berlina 4 posti

Peso: 950 kg

Cilindrata: 1290 c.c.

Potenza: 75 CV

Cambio: 4 marce al volante + R.M.

Nel 1950, fu chiaro alla dirigenza che il nuovo modello Giulietta sarebbe stato il più importante nella storia dell'Alfa Romeo, rappresentando il passaggio alla modernità industriale. Con la Giulietta si trattava di entrare nell'ambito della "motorizzazione di massa", con una produzione di almeno 200 vetture al giorno. Presentata al Salone dell'automobile di Torino del 1955, ne saranno costruite quasi 132.000 nello stabilimento del Portello a Milano, numeri di produzione impressionanti per l'epoca. La Scuderia del Portello ne ha restaurati e preparati, nel tempo, 3 modelli della prima serie e 3 della seconda serie che partecipano a gare come la Milano-Sanremo, la Targa Florio, la Coppa d'Oro delle Dolomiti ecc.

DISPONIBILE PER: GARE DI REGOLARITÀ E INCENTIVE

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER PROTOTIPO "CARRERA PANAMERICANA 2002"

Anno: 1963

Cilindrata: 1600 c.c.

Cambio: 5 marce a cloche + R.M.

Questa vettura è stata rielaborata nella telaistica dalla GiPi Cars, sostituendo il ponte posteriore della Giulietta con il ponte De Dion di un'Alfa Romeo Alfetta 1800. Il cambio è sul ponte posteriore. Portiere e cofano in alluminio e vetro parabrezza modello Giulietta SS. È stata preparata dalla Scuderia del Portello per partecipare alla Carrera Panamericana 2002 con Arturo Merzario e Vinicio Marta, giungendo sesta assoluta nella categoria "Sport Minor". Partita da Tuxtla Gutierrez, al confine con il Guatemala, la gara si è conclusa a Nuevo Laredo, nel New Mexico, dopo 3200 chilometri percorsi in una settimana.

Esemplare unico nel suo genere per le modifiche apportate appositamente per la competizione messicana, è dotato di rollbar integrale, cerchi in lega leggera e sedili avvolgenti.

DISPONIBILE PER: MOTOR FESTIVAL E TRACK DAYS

ALFA ROMEO GIULIA TI "RAID CLASSIC INDIA 2013"

Anno: 1965

Carrozzeria: berlina

Cilindrata: 1300 c.c.

Per festeggiare i 50 anni della Giulia, la Scuderia del Portello ha partecipato al Raid Classic India nel 2013 con una Alfa Romeo Giulia 1300 TI del 1966 condotta dall'equipaggio Roberto Chiodi – Maria Rita Degli Esposti. È stato un giro in senso orario di 4000 chilometri da Delhi fino al mar Arabico e ritorno, attraverso due grandi stati indiani: il Rajasthan e il Gujarat. La Giulia preparata dalla Scuderia del Portello ha fatto la sua bella figura tra vetture molto più potenti. I due rallisti romani hanno portato a termine la corsa e non hanno mai tardato a un controllo orario, nonostante alcuni piccoli guai, come la sostituzione di un giunto, problemi con il regolatore di tensione e due forature.

DISPONIBILE PER: RAID, GARE DI REGOLARITÀ, MOTOR FESTIVAL, TRACK DAYS E INCENTIVE

GIULIETTA TI “PECHINO-PARIGI 2007”

Anno: 1957

Carrozzeria: berlina

Cilindrata: 1290 c.c.

Cambio: 4 marce a cloche
+ R.M.

Per onorare l’impresa del principe Scipione Borghese che cento anni prima (1907) aveva trionfato al volante dell’*Itala* nella Pechino-Parigi, la Scuderia del Portello nel 2007 schiera una Giulietta TI 1.3 del 1957 nel raid per auto storiche che ripercorre a ritroso un viaggio tra quelli che continuano a essere due mondi a se stanti. Roberto Chiodi e Maria Rita Degli Esposti, che hanno guidato questa macchina per tutto il tragitto, raccontano: “Affrontammo la partenza dalla Grande Muraglia fiduciosi e a cuor leggero: noi e la Giulietta ce l’avremmo fatta! La Cina fu senza storia, la Mongolia invece terrificante e superba. A Place Vendôme, a Parigi, giungemmo ventunesimi. Un’esperienza meravigliosa e indimenticabile. Al punto che ne abbiamo fatto un libro dal titolo *Due mondi visti da un’Alfa*.

DISPONIBILE PER: RAID, GARE DI REGOLARITÀ E INCENTIVE

ALFA ROMEO GIULIA 1600 “PECHINO-PARIGI 2016”

Anno: 1973

Cilindrata: 1600 c.c.

Potenza: 129 CV

Cambio: 5 marce + R.M.

La più antica corsa in automobile ancora “vivente” – dopo la Targa Florio del 1906 – è la Pechino-Parigi, la cui prima edizione partì nel giugno del 1907 e fu vinta dal principe Scipione Borghese con l’*Itala*. La gara non fu più ripetuta perché prima la Russia, poi la Cina non presero mai in considerazione l’idea che una carovana di occidentali potesse attraversare i loro territori. La prima ripetizione del rally si tenne soltanto nel 1997. La seconda edizione fu quella del Centenario. Da allora la gara si è ripetuta con cadenza triennale. La Scuderia del Portello ha partecipato alla Pechino-Parigi 2016 con due Alfa Giulia, pilotate rispettivamente dagli equipaggi Marco Cajani – Alessandro Morteo e Roberto Chiodi – Maria Rita Degli Esposti, classificatisi terzi e secondi di classe.

DISPONIBILE PER: RAID, GARE DI REGOLARITÀ, MOTOR FESTIVAL, TRACK DAYS E INCENTIVE

ALFA ROMEO GIULIA "LONDON-SYDNEY MARATHON"

Anno: 1964

Carrozzeria: berlina

Cilindrata: 1600 c.c.

Questa vettura è stata preparata dalla Scuderia del Portello per partecipare alla London-Sydney Marathon nel 2000 con equipaggio Marco Cajani – Marco Rossi, in collaborazione con AVSI (Associazione Volontari per il Servizio Internazionale), per sostenere la ricostruzione di due case di accoglienza dell'ospedale di Vidra (Bucarest) per 87 bambini affetti da AIDS. La vettura è giunta al traguardo dopo aver percorso 18.000 chilometri partendo da Londra e attraversando Paesi come la Romania, la Bulgaria, la Turchia, la Malesia e tutta l'Australia fino a Sydney. Impresa già portata a termine nel 1993 da un'altra Alfa Giulia TI Super 1600 con equipaggio Cajani – Macellari.

DISPONIBILE PER: RAID, GARE DI REGOLARITÀ, MOTOR FESTIVAL, TRACK DAYS E INCENTIVE

GIULIA TI SUPER

Anno: 1964

Carrozzeria: berlina 4 posti

Cilindrata: 1570 c.c.

Potenza: 120 CV

Cambio: 5 marce + R.M.

La vettura telaio AR*595475, una delle 501 prodotte dall'Alfa Romeo, fu trovata nello stabilimento di una grossa fabbrica di costruzione mobili e cucine. L'azienda fallì e l'auto rimase giacente nel capannone in disuso. Era già stato avviato un restauro totale che poi era stato sospeso. L'auto fu portata quindi alla Scuderia del Portello e consegnata nelle mani esperte degli storici meccanici del team. Durante il restauro si scoprì che il basamento originario del motore aveva delle grosse crepe sui passaggi dell'olio. Fu pertanto montato un altro motore della stessa serie, elaborato e preparato per l'uso stradale dal celebre Samuele Baggioli.

L'auto fu dunque restaurata per uso tipicamente stradale o per gare di regolarità.

DISPONIBILE PER: GARE DI REGOLARITÀ, ESPOSIZIONI STATICHE E DINAMICHE

ALFETTA TURBODELTA

Anno: 1979

Carrozzeria: coupé 4 posti

Cilindrata: 1962 c.c.

Potenza: 150 CV

Cambio: 5 marce + R.M.

Alla fine degli anni Settanta l'Autodelta, diretta dall'ingegner Carlo Chiti, sviluppò un'Alfetta GTV derivata dalla versione 2000 molto sportiva che segnò l'esordio di un turbo su un'Alfa Romeo stradale. Superava i 205 km/h e ne furono prodotti solo 400 esemplari dal 1979 al 1980 per rendere possibile l'omologazione delle vetture nel Gruppo 4, così che potesse gareggiare nei rally e nelle competizioni Turismo. Di colore nero molto raro, è una delle poche rimaste perfettamente conservate nello stato originale stradale. Fa parte del Museo Dinamico della Scuderia del Portello; è stata esposta alla Fiera di Padova presso lo stand Alfa Romeo nel 2014 e al Pistoia Autoexpò nel 2017 presso lo stand dedicato all'ingegner Chiti. È stata anche presentata in importanti esposizioni dinamiche, come il 50° Autodelta sul circuito di Monza.

DISPONIBILE PER: GARE DI REGOLARITÀ, ESPOSIZIONI STATICHE E DINAMICHE

ALFA ROMEO SPIDER 1.6 AERODINAMICA

Anno: 1985

Carrozzeria: spider 2 posti

Peso: 1020 kg

Cilindrata: 1570 c.c.

Potenza: 104 CV

Cambio: 5 marce + R.M.

Col suo ruolo di “spalla” di Dustin Hoffman nel film cult “Il laureato”, l’Alfa Romeo Duetto è tra le pochissime italiane di razza riuscite a crearsi un autentico mito anche oltreoceano. Ha cambiato più volte nome, meccanica, accessori e persino faccia, ma è sempre rimasta se stessa. Il nome ufficiale della nuova spider che l’Alfa Romeo lanciò nel 1966, “Duetto”, fu decretato da un concorso lanciato tra i lettori dei maggiori settimanali dell’epoca. Fu prodotta in 4 serie dal ’66 al ’94. Questo modello, realizzato in 5390 esemplari, appartiene alla terza serie, detta “Aerodinamica” per via di un approfondito studio effettuato dalla Pininfarina nella galleria del vento che le diede vantaggi aerodinamici rispetto a quelle precedenti.

DISPONIBILE PER: GARE DI REGOLARITÀ E INCENTIVE

ALFA ROMEO GIULIA SUPER GIARDINETTA

Anno: 1974

Carrozzeria: familiare

Cilindrata: 1570 c.c.

Potenza: 102 CV

L'Alfa Romeo Giulia è un'autovettura prodotta dall'Alfa Romeo dal 1962 al 1977. Nata come erede della Giulietta, è stata proposta in numerose varianti di carrozzeria, nelle tipologie berlina, coupé, cabriolet e spider. Sono stati realizzati anche alcuni esemplari con carrozzeria familiare che furono denominati "Giulia Giardinetta". Ne sono stati costruiti pochi esemplari realizzati dai carrozzieri indipendenti Colli, Grazia, Giorgetti e Introzzi.

Una versione speciale furgonata in uso alla Polizia Stradale, costruita dalla Carrozzeria Giorgetti, fu prodotta in 324 esemplari per i servizi autostradali e i servizi di emergenza.

Trattandosi di realizzazioni semiartigianali, gli esemplari dei vari carrozzieri differivano fra loro per diversi particolari.

Nel 2010 ha preso parte al "Raid della Fratellanza e della Pace" da Shanghai a Milano.

ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE

Anno: 2007

Cilindrata: 4621 c.c.

Potenza: 450 CV

Cambio: sequenziale a 6 rapporti + R.M.

Opera del designer tedesco Wolfgang Egger, la 8C Competizione venne realizzata dall'Alfa Romeo in collaborazione con Maserati. Nonostante il successo riscosso, i vertici FIAT e Alfa Romeo decisero la sua produzione in serie limitata di 500 esemplari soltanto nel 2007, a cui seguì la versione spider, realizzata in soli 320 esemplari nel 2009. Durante una puntata di Top Gear il presentatore Jeremy Clarkson ha espresso il suo giudizio sulla vettura con queste parole: "Si chiama 8C e credo che sia semplicemente la più bella macchina mai costruita".

La Scuderia del Portello ha fondato nel 2007 l'8C International Club con lo scopo di riunire i possessori di questa straordinaria vettura in eventi prestigiosi.

THE YOUNGTIMER COLLECTION

“Gold Palmarès” Alfa Romeo 155, 156,146 e 147 Gruppo N e Super Produzione dal 1992

Scuderia del Portello

www.scuderiadelportello.org

F1 DE TOMASO ALFA ROMEO 1961

F1 ALFA ROMEO 183T 1983

F1 OSELLA ALFA ROMEO FA1G 1985

PORTELLO FACTORY - ALFA ROMEO RACING & CLASSIC CARS HUB

WE MAKE REAL ALFA ROMEO HISTORIC CARS

WWW.PORTELLOFACTORY.COM

OFFICIAL SUPPLIER

Scuderia del Portello
Alfa Romeo

Restoration • Service • Race Setting • Cars and spare parts for sale • Car rental for races and events

CONTATTI

www.scuderiadelportello.org | info@scuderiadelportello.org | +39 339 7373298