



Scuderia del Portello
Alfa Romeo

LA SCUDERIA DEL PORTELLO ALFA ROMEO

La Scuderia del Portello fu fondata ad Arese il 3 febbraio 1982 nell'ambito del Centro Direzionale Alfa Romeo, come emanazione del brand meneghino, dall'adesione di una schiera di appassionati proprietari Gentlemen Drivers di Alfa Romeo, pronti a difendere in pista il glorioso passato agonistico del Biscione.

Il nome richiama il quartiere della periferia milanese in cui erano sorti i primi stabilimenti dell'azienda, posta lungo la strada del Portello (così chiamata perché conduceva ad una porta minore del Castello Sforzesco di Milano).

Il team venne ideato come una struttura di supporto e di assistenza tecnica per i piloti che gareggiavano con vetture Alfa Romeo di cessata produzione ma l'atto costitutivo indicava come *mission* anche la promozione del marchio, nonché la tutela del suo patrimonio storico e tecnologico, come contributo alla storia dell'automobilismo.

Divenne da subito la Squadra Corse Ufficiale dell'Alfa Romeo per le competizioni di auto storiche.

Nel 1990 la Scuderia del Portello modificò il proprio statuto ed estese la sua attività anche al campo dell'automobilismo contemporaneo. In quest'occasione venne cambiato anche il logo, che assunse l'aspetto attuale rievocante la forma del radiatore dell'Alfa Romeo 1900. L'attuale presidente è Marco Cajani e il Presidente Onorario è Arturo Merzario.

La Scuderia del Portello rappresenta in pista la "Storia del Marchio Sportivo Alfa Romeo". Partecipa e gareggia alle competizioni più prestigiose di tutto il mondo organizzando per i suoi soci Gentlemen Drivers grandi trasferte internazionali come la 24 Ore del Nurburgring, la London-Sydney Marathon e la London-Mexico Marathon, la 6 Ore di Spa - Francorchamps, la 24 Ore Le Mans Classic, il Grand Prix de Monaco Historique, Goodwood Revival, Goodwood Festival of Speed, la 1000 Miglia, la Pechino-Parigi, il FIA European Historic Challenger, La Carrera Panamericana in Messico, il Tour de France, il Tour de Espana e molte altre ancora.

In 40 anni di storia, il suo palmares vanta titoli assoluti e di classe praticamente in tutte le gare e i campionati più importanti nazionali e internazionali dedicati alle vetture storiche e youngtimer 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.



...e la storia continua!
www.scuderiadelportello.org



ALFA ROMEO TIPO 33/2 FLÈRON TELAIO 001

ANNO: 1967

CARROZZERIA: PROTOTIPO 2 POSTI

PESO: 580 KG

CILINDRATA: 2000 C.C.

POTENZA: 270 CV

CAMBIO: 6 MARCE + R.M.

Detta anche “Periscopio” o “Periscopica”, fu costruita nel 1967 disegnata dal Centro Stile Alfa Romeo e sviluppata dall’Autodelta presieduta dall’Ing. Chiti.

Ha il telaio n.001 certificato da Carlo Chiti ed è la numero uno dei tre esemplari attualmente esistenti.

Al suo debutto nelle competizioni, ha vinto la cronoscalata di Fléron in Belgio nel 1967 con il pilota Teodoro Zeccoli.

La vettura ha partecipato poi in quegli anni ad altre competizioni come la Targa Florio, la 12 Ore di Sebring, la Palermo-Monte Pellegrino, il Mugello, Vallelunga e la 1000 Km del Nurburgring.

E’ stata acquistata parzialmente smontata in Alfa Romeo presso la sede dell’Autodelta a Settimo Milanese nel 1986 ed è entrata a far parte del Museo Dinamico Alfa Romeo storiche da competizione della Scuderia del Portello.

Il motore 2 litri è stato preparato da Carlo Facetti, all’epoca pilota e collaudatore Autodelta.

Ha un telaio tubolare innovativo in lega leggera ad H con fusioni in magnesio realizzato dalla Campagnolo.

E’ la “madre della 33 Stradale” nonché di tutta la dinastia “AR Tipo 33”.

Per la sua rarità ogni anno è protagonista di pubblicazioni e servizi tv in tutto il mondo.

La Scuderia del Portello l’ha riportata in pista nel 2000; da allora è stata ospite per show dinamici in pista negli eventi più prestigiosi d’Europa, come la Le Mans Classic.

Lord March - Duke of Richmond, patron di Goodwood, ha voluto ospitare questa vettura in diverse edizioni di Goodwood Festival of Speed e di Goodwood Revival in Inghilterra.

Durante la rievocazione della Targa Florio nel 2001 i piloti che la pilotarono negli anni ‘60 hanno autografato la vettura con grande entusiasmo confermandone l’autenticità (Facetti, Merzario, Vaccarella e Nanni Galli) e nel 2013 in occasione del 50° Autodelta a Monza lo stesso Teodoro Zeccoli emozionato vi salì nuovamente a bordo, così come a Imola nel 2017 in occasione dei 50 anni della vettura all’Historic Minardi Day.

Anche la rock star Brian Johnson degli AC/DC, nel 2015, ha scelto di dedicarle un servizio all’interno del suo noto programma televisivo “Cars that rock”, in onda mondiale su Discovery Channel.

E’ perfettamente marciante e costantemente revisionata; negli ultimi anni è scesa in pista a Zandvoort, Assen, Imola, Monza e nuovamente a Goodwood.

Su richiesta del Brand Alfa Romeo, ha supportato la presentazione mondiale della nuova Alfa Romeo 33 in occasione del Gran Premio d’Italia 2023 sul circuito di Monza.





ALFA ROMEO TIPO 33/TT/3 TELAIO 001

ANNO: 1971

CARROZZERIA: PROTOTIPO 2 POSTI

MOTORE: 8 CILINDRI A V DI 90°

CILINDRATA: 3000 C.C.

POTENZA: 400 CV

Telaio n.001 certificato da Carlo Chiti ed è il primo modello delle Tipo 33TT3.

Ha il posto di guida molto avanzato e il cambio è sistemato tra il motore e il differenziale per aumentarne la manovrabilità in competizione come la Targa Florio, per cui è stata inizialmente sviluppata.

E' stata infatti 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.

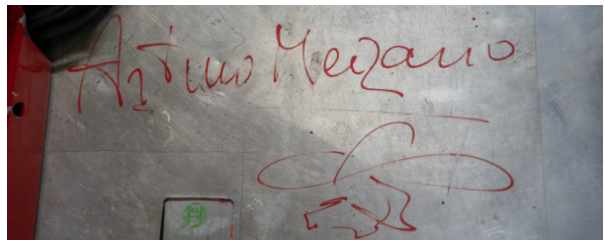
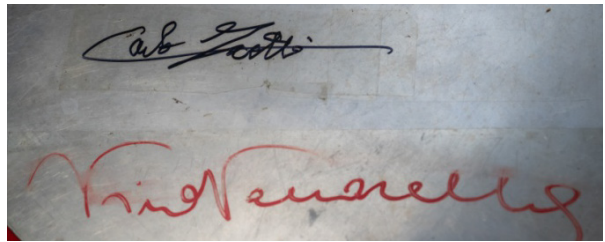
Sulla macchina sono riportati tutti gli autografi dei piloti che l'hanno guidata e riconosciuta.

Lord March, patron di Goodwood, ha voluto ospitare questa vettura in diverse edizioni di Goodwood Festival of Speed e di Goodwood Revival in Inghilterra.

Ha preso parte più volte alla Coppa Intereuropa a Monza pilotata da Arturo Merzario e all'Historic Minardi Day a Imola.

Su richiesta del Brand Alfa Romeo, insieme alla Tipo 33 "Flèron", ha supportato la presentazione mondiale della nuova Alfa Romeo 33 in occasione del Gran Premio d'Italia 2023 sul circuito di Monza.





F1 ALFA ROMEO 183T TELAIO 02

PILOTI: A. DE CESARIS, M. BALDI, R. PATRESE, E. CHEEVER

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 dalla squadra Autodelta dell'ingegner Chiti.

Andrea De Cesaris la portò sul secondo gradino del podio nei GP di Germania e Sudafrica del 1983 e ottenne il giro più rapido nella gara di Spa-Francorchamps, dove partì dalla seconda fila. 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.

Questa fu l'ultima Alfa Romeo dell'era Ducarouge.

La 183T TELAIO 02, dopo il mondiale '83 con il Team Marlboro, è stata successivamente utilizzata per i primi collaudi con i colori Euroracing Benetton sulla pista di Balocco l'11 gennaio 1984, guidata da Riccardo Patrese ed Eddie Cheever.

Finiti i collaudi, e con l'arrivo della nuova 184T sviluppata da Pavanello, questa F1 fu assegnata all'Ufficio Comunicazioni e Stampa di Alfa Romeo, da cui venne acquistata dall'attuale proprietà nel 1990, entrando a far parte del Museo Dinamico della Scuderia del Portello.

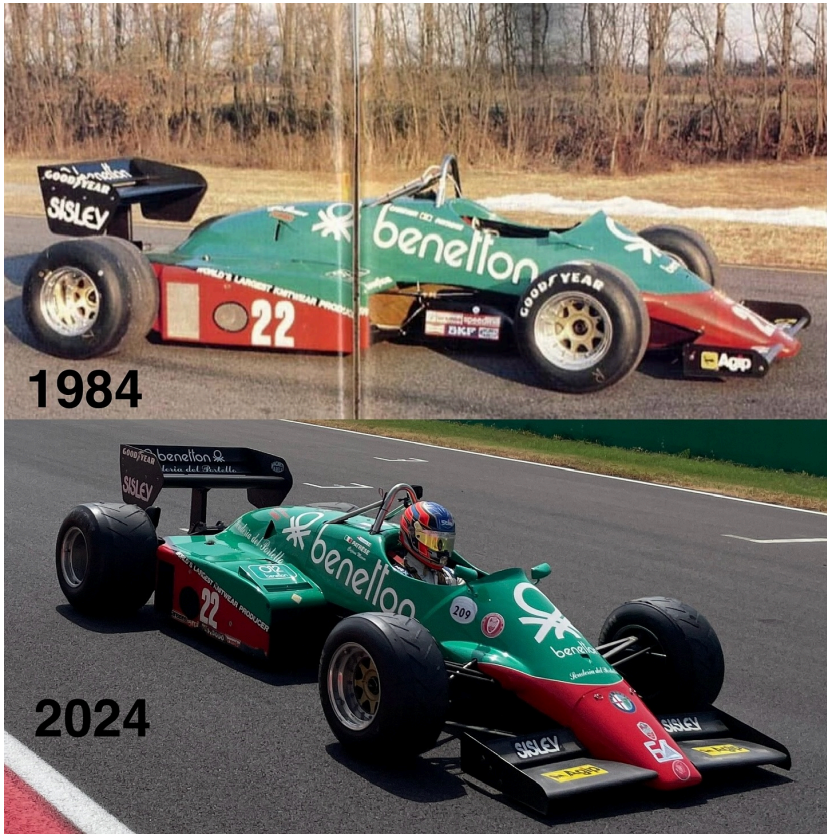
Ha partecipato a diverse edizioni di Goodwood Festival of Speed e Goodwood Members Meeting su invito del Patron Lord March e a Monza in occasione della Coppa Intereuropa, oltre ad essere stata esposta in numerosi eventi di grande prestigio, anche durante le edizioni del Gran Premio d'Italia di Formula Uno.

E' stata autografata da Riccardo Patrese a Imola in occasione dell'Historic Minardi Day 2021.

Tutta la meccanica e il motore sono stati revisionati a nuovo nel 2020 a cura della SCAM Technology (di cui si dispone di tutti i documenti con le lavorazioni fatte).

Nel 2024 è stato sostituito il serbatoio originale con uno nuovo da 80 litri certificato FIA. Attualmente marciante e funzionante.





DE TOMASO F1 ALFA ROMEO TELAIO 004

ANNO: 1961

PESO: 520 KG

CILINDRATA: 1500 C.C.

POTENZA: 152 CV

CAMBIO: 5 MARCE + R.M.

La De Tomaso esordì nel Mondiale di Formula Uno del 1961 con questa monoposto motorizzata Alfa Romeo, preparata da Conrero e pilotata da Bussinello, Vaccarella, Lippi e Scarlatti.

Questo esemplare corse anche al Gran Premio d'Italia il 10 settembre del 1961 sul Circuito di Monza con il n. 54 pilotata da Roberto Bussinello per la squadra Scuderia Isobele De Tomaso.

Dal 1986 appartiene al Museo Dinamico Alfa Romeo storiche da competizione della Scuderia del Portello ed è una delle rarissime F1 Alfa Romeo degli anni '60 ancora marciante.

Viene invitata a partecipare ancora oggi a competizioni ed eventi internazionali di grande prestigio per monoposto storiche, come il Monaco Grand Prix Historique (per 11 edizioni dal 1997), la Coppa Intereuropa di Monza, il Goodwood Festival of Speed, il Goodwood Revival e l'Historic Minardi Day.

Su richiesta dei commissari FIA, nel 2021 è stato sostituito il cambio originale Colotti adoperato per il Gran Premio d'Italia 1961 e montato il cambio De Tomaso adoperato nel 2022 e nel 2024 per partecipare al Monaco Grand Prix Historique e attualmente in uso. Il cambio Colotti (smontato) è a disposizione insieme alla monoposto che è attualmente marciante e totalmente revisionata.

In occasione del Gran Premio d'Italia 2024 è stata la monoposto più antica a scendere in pista nelle *demo run* riservate alle Formula Uno storiche.





ROBERTO BUSSINELLO - SCUDERIA ISOBELE DE TOMASO - F1 DE TOMASO ALFA ROMEO - GRAN PREMIO D'ITALIA MONZA 1961



ALFA ROMEO 75 TURBO SUPER TURISMO TELAIO 028

ANNO: 1991

TELAIO: TIPO 16158 N. AC 028

EVOLUZIONE: S2

CARROZZERIA: BERLINA

MOTORE: 1800 C.C. TURBO

POTENZA: 490 CV

ESEMPLARI COSTRUITI: 29

Le Alfa 75 nelle varie evoluzioni sono state la massima espressione delle auto da corsa per vetture Turismo Alfa Romeo fino al 1991.

Nel 1987 e nel 1988 Alfa Corse, sotto la Direzione di Giorgio Pianta, vinse il Campionato S1 con Nicola Larini e Gianni Morbidelli.

L'esemplare numero 28 è il penultimo realizzato da Alfa Corse come Evoluzione S2 per poter partecipare al Campionato del Mondo Turismo (successivamente cancellato dai programmi sportivi di Alfa Romeo).

La 75 Turbo Evoluzione fu portata in pista nel Campionato Italiano Velocità Turismo, Touring car series negli anni 1988-1991.

La 75 telaio 028 ha partecipato al CIVT nel 1991 con Giorgio Francia.

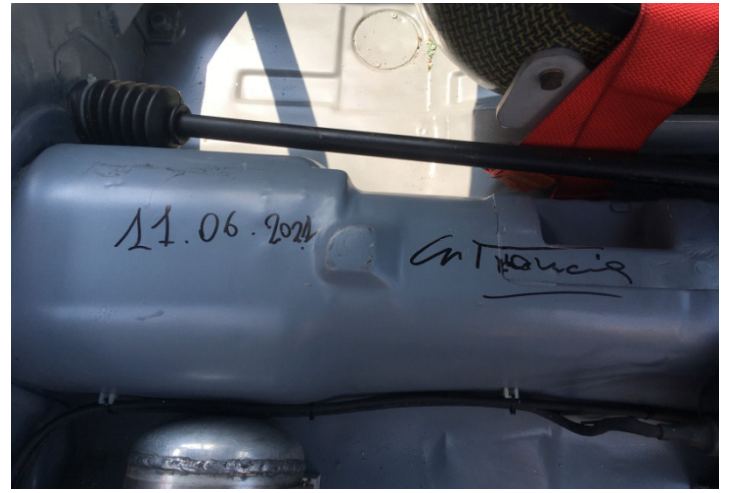
La vettura si trova nelle condizioni originali al momento dell'acquisto presso Fiat Auto Corse SpA.

Dopo l'acquisto è stata preparata con lavorazioni alla regola dell'arte dalla Mirabella Racing e rimessa in pista nel 2000.

Dal 1999 appartiene al Museo Dinamico Alfa Romeo Storiche da competizione della Scuderia del Portello con la quale ha partecipato a diverse edizioni di Goodwood Festival of Speed e ad altri motor festival nazionali e internazionali.

Nel 2025 è stata selezionata dalla rivista Ruoteclassiche per l'articolo sul 40° anniversario dell'Alfa Romeo 75.





ALFA ROMEO GTAM

ANNO: 1970

CARROZZERIA: COUPÈ

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 palmares vanta partecipazioni e trionfi in gare leggendarie a Nürburgring, Spa-Francorchamps, Zandvoort, Jarama, Imola, Paul Ricard, Salzburgring e Mantorp Park, pilotata da campioni del calibro di De Adamich, Picchi, Hezemans, Facetti, Zeccoli, Venturi, Dini, Donà, Colzani, Steenberg, van Lennep e Larini, il quale perse la vita nel tragico incidente di Spa-Francorchamps il 21 luglio 1973.

Dopo l'incidente di Larini in Belgio, la vettura incidentata fu rilevata dalla Monzeglio Corse di Torino che successivamente la cedette al Sig. A.S. nel 1979.

Rimase poi ferma in un deposito finchè entrò a far parte del Museo Dinamico della Scuderia del Portello nel 1995 ancora da restaurare.

Il restauro viene realizzato solamente tra il 2016 e il 2018 presso le Officine Classiche Alfa Romeo a Torino in collaborazione con il dipartimento Heritage di FCA, un progetto voluto dall'allora CEO di FCA EMEA e gentleman driver Alfredo Altavilla per partecipare a gare di velocità con una vettura storica ufficiale del Brand.

Viene quindi riportata sui campi di gara nel 2018 in occasione della Cesana-Sestriere con la livrea e il numero 27, la stessa del suo debutto quando si classificò 1° assoluta alla 6 Ore del Nürburgring del 1970 con l'equipaggio Picchi – De Adamich.

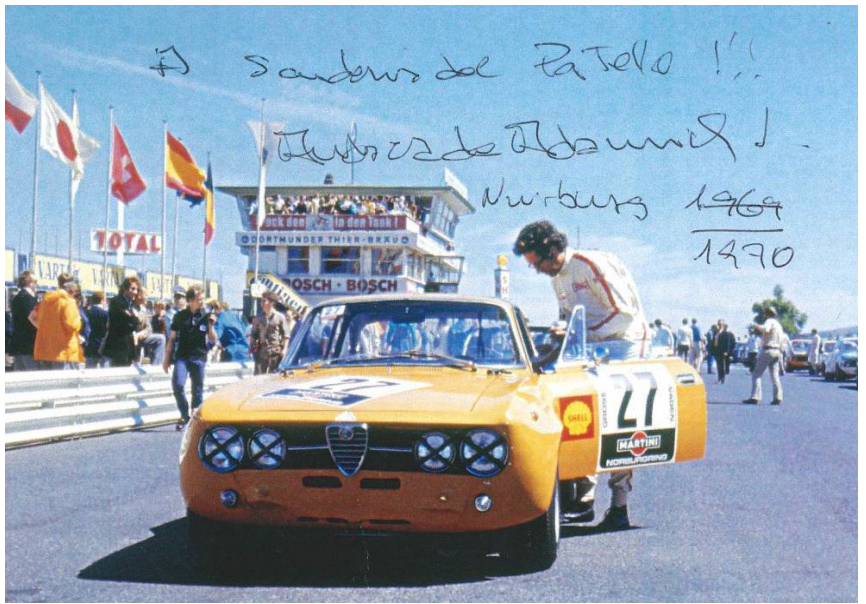
Dal 2018 ad oggi ha preso parte a diverse competizioni e manifestazioni, sia in Italia che in Europa.

Riporta gli autografi di autenticità sul roll bar di Carlo Facetti e Gian Luigi Picchi.

A Imola nell'agosto del 2022, durante l'Historic Minardi Day la famiglia del pilota Massimo Larini insieme a Carlo Facetti, suo compagno di guida in quella tragica notte di Spa, si è riunita attorno alla vettura presso il paddock della Scuderia del Portello per un toccante momento di ricordo in occasione dei 40 anni della Scuderia. Nel 2023 è stata tra le grandi protagoniste a Monza per il 60° Anniversario Autodelta.

Nel 2025 per i 60 anni della Giulia GTA è stata tra le auto inserite da Davide Cironi Drive Experience nel suo programma TV trasmesso sul canale Motor Trend.





ULTIMATO

Martedì 30 Agosto 2022

VIAREGGIO



A Imola l'omaggio a Massimo Larini
grande pilota delle auto Alfa Romeo
Mori in un incidente nel corso della 24 Ore di Spa Francorchamps: era il 1973

ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE N. 24/500 "Scuderia del Portello"

ANNO: 2008 - KM: 24.500

Su richiamo Alfa Romeo, manutenzioni certificate da Rossocorsa Milano nel 2013.

Utilizzata dalla Scuderia del Portello come auto rappresentativa ad eventi quali Monaco GP Historique, Coppa Intereuropa Monza, Coppa Milano-Sanremo e altri.

Nel 2017 usata per il test drive di DAVIDE CIRONI DRIVE EXPERIENCE on line.



ALFA ROMEO GIULIA TI SUPER

ANNO:1964

MOTORE: 4 CILINDRI IN LINEA ELABORATO DA SAMUELE BAGGIOLI - SERIE: AR00516
CILINDRATA: 1570 C.C.

POTENZA: 120 CV A 6000 GIRI/M

TELAIO: AR 595475

CARROZZERIA: BERLINA 4 POSTI

CAMBIO: 5 MARCE + R.M.

PROPRIETARI: 2

Questa vettura telaio AR*595475 è una delle 501 prodotte dall'Alfa Romeo e l'unica che fu destinata al mercato argentino.

Rientrata in Italia, fu trovata nel 2009 nello stabilimento di una grossa fabbrica di commercio legnami e costruzione mobili. L'azienda fallì e l'auto rimase fino ai primi del 2018 giacente nel capannone in disuso. Era già stato avviato un restauro totale poi sospeso. La vettura entrò in possesso del sig. P.N. il quale, dopo aver proseguito il restauro e non riuscendo a sua volta a ultimarlo, la vendette alla attuale proprietaria in data 08/05/2018.

L'auto fu portata quindi alla Portello Factory e consegnata nelle mani esperte degli storici meccanici della Scuderia del Portello.

Durante il restauro si scoprì che il basamento originario del motore, attualmente giacente presso la sede della Scuderia, 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 – citato anche nell'articolo “La Quadrifoglio, portafortuna nelle corse automobilistiche” .

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

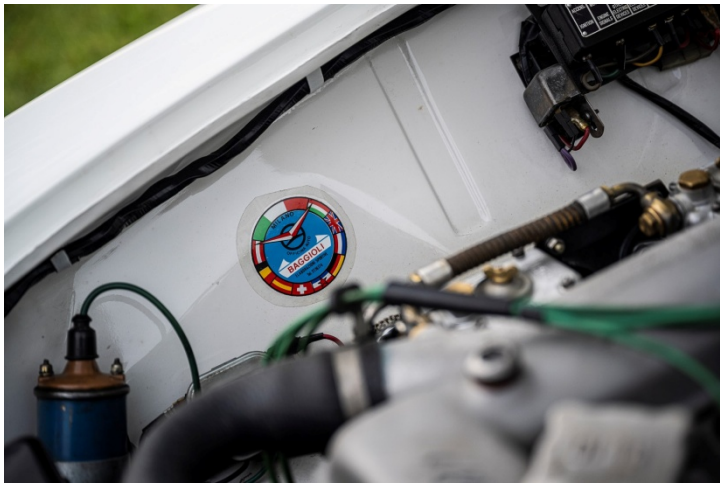
È completa in ogni sua parte. Sono stati ricostruiti tutti gli interni ed è stata rivista tutta la meccanica. Oggi la vettura, interamente restaurata, è a Km. quasi 0.

Ha il certificato di origine rilasciato dal Centro Documentazione Alfa Romeo in data 24/01/2020.

È iscritta al “Catalogo Vetture da Competizione Scuderia del Portello Alfa Romeo” con il n. 053.

È reimmatricolata con nuova targa italiana con la possibilità, secondo le nuove normative, di reperire la targa originale dell'epoca.





ALFA ROMEO ALFETTA GTV TURBODELTA

ANNO: 1979

MOTORE: 4 CILINDRI IN LINEA

CILINDRATA: 1962 C.C.

POTENZA: 150 CV A 5500 GIRI/M

N. TELAIO: AR-0025337

CARROZZERIA: COUPÉ 4 POSTI CON MONOSCOCCA PORTANTE

CAMBIO: MECCANICO A CLOCHE CON 5 MARCE + R.M.

N. PROPRIETARI: 4 (L'ULTIMO DAL 1991)

Alla fine degli anni Settanta, il reparto corse di Alfa Romeo, l'Autodelta diretta dall'ing. 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.

La Casa di Arese contava di raggiungere due obiettivi: uno di carattere commerciale per ridare slancio alla gamma delle coupé sportive Alfa Romeo, fortemente penalizzata dalla crisi energetica di alcuni anni prima; l'altro di carattere sportivo per rendere possibile l'omologazione delle vetture nel Gruppo 4 così che potesse gareggiare nei rally e nelle competizioni Turismo (omologazione per la quale era richiesta la soglia minima di 400 esemplari prodotti in serie).

Di queste, solo la metà furono realizzate dall'Autodelta e si distinguono per la dicitura specifica sul libretto; le altre furono GTV 2000 di serie riconvertite.

Di colore nero – molto raro –, è una delle pochissime rimaste perfettamente conservate nel suo stato originale stradale.

Fa parte del Museo Dinamico della Scuderia del Portello ed è iscritta al "Catalogo Vetture da Competizione Scuderia del Portello Alfa Romeo" con il n. 98.

Targa e documenti originali, motore revisionato e turbina KKK nuova.

Autoradio con mangianastri originale in dotazione Alfa Romeo.

Esposta alla Fiera di Padova presso lo stand Alfa Romeo nel 2014 e al Pistoia Autoexpò nel 2017 presso lo stand dedicato all'Ing. Carlo Chiti.

Messa a disposizione per stampa e media, ha partecipato a due edizioni della Coppa Milano-Sanremo e ad altre gare di regolarità; è stata ospite di importanti esposizioni statiche e dinamiche, anche in occasione del 50° e del 60° anniversario Autodelta in presso l'Autodromo Nazionale di Monza.





Ministero dei Trasporti DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE N° A80010 FI UFFICIO PROVINCIALE DI FIRENZE VISTE LE NORME DEL T.U. APPROVATO CON D.P.R. 15-8-1989 N. 383 VISTO DICHIARAZ. CONFORMITA' SI IMMATRICOLA CON LA SUDETTA TARGA IL VEICOLO D'FABBRICAZIONE NAZ DESCRITTO ALLE PAGG. 1 E 2, SI RILASCI LA PRESENTE CARTA DI CIRCOLAZ. PER USO PRIVATO A) NATO IL _____ IN PROV. DI FI RES. _____ 2) COMPROPR. _____ NATO IL _____ IN PROV. DI FI RES. _____ CLASSE VEICOLO AUTOVETTURA PER TRASPORTO DI PERSONE FABBRICA/TIPO- ALFA ROMEO AUTODELTA 116 36 D CHILLOGRAZ. _____ PRIET. TELAIO-AR/0025 _____ ANNO DI IMMATRICOLAZIONE 79 FIRENZE 09/11/79		TARGA FI A15913 N° A80010 FI M.O. 01F1086 del 09/11/79 TARGA FI A15913 CARROZZERIA B0- CHIUSA <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">MOTORE</th> <th colspan="2">DIMENSIONI</th> <th colspan="2">PESI</th> <th colspan="2">NORMALI</th> <th colspan="2">POTENZIALI</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>tip</td> <td>L DARC16 55</td> <td>lunghezza</td> <td>m</td> <td>tear (1)</td> <td></td> <td>11,50</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>templismo</td> <td>4/ BENZ</td> <td>larghezza</td> <td>m</td> <td>portata (2)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>cilindr</td> <td>04</td> <td>altezza post.</td> <td>m</td> <td>peso compl.</td> <td></td> <td>14,00</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>cilindrata cc</td> <td>1962</td> <td>asse</td> <td>n</td> <td>peso max (3)</td> <td></td> <td>10,00</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>pot max cv</td> <td>150</td> <td>distanza sterzosa</td> <td>I</td> <td>peso max autor.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>tipobolente</td> <td>5500</td> <td>II</td> <td></td> <td>carico su ralli</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>girati</td> <td>20</td> <td>III</td> <td></td> <td>carico max su girato a ralli</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>pot. frascia su</td> <td>20</td> <td colspan="2">NUMERO POSTI</td> <td colspan="2">F.R.E.N.I.</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>TRASMISSIONE</td> <td></td> <td>anteriori</td> <td>2</td> <td colspan="2">servizio</td> <td colspan="4">IDR/SERVOFR/DEPRESS</td> </tr> <tr> <td>tip cambio</td> <td>MEC</td> <td>totali</td> <td>004</td> <td colspan="2">accorciamento</td> <td colspan="4">IDR/SERVOFR/DEPRESS</td> </tr> <tr> <td>n° marce</td> <td>05</td> <td>a sedere</td> <td></td> <td colspan="2">approvaz</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>resp. totale</td> <td>1/3,415</td> <td>in piedi</td> <td></td> <td colspan="2">e</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">PNEUMATICI</td> <td colspan="2">165 HR 14 OPPURE 185/70 HR 14</td> <td colspan="2">dB controllo usati (4)</td> <td colspan="2">85</td> <td colspan="2">n° giri/</td> <td>4125</td> </tr> <tr> <td colspan="2">SILENZIATORE</td> <td colspan="2">APPROVATO</td> <td colspan="2">SERVOSTERZO</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Vel. calc km/h</td> <td colspan="2">182,80</td> <td colspan="2">Avanzamento ralla mm</td> <td colspan="4"></td> </tr> </tbody> </table>		MOTORE		DIMENSIONI		PESI		NORMALI		POTENZIALI		tip	L DARC16 55	lunghezza	m	tear (1)		11,50				templismo	4/ BENZ	larghezza	m	portata (2)						cilindr	04	altezza post.	m	peso compl.		14,00				cilindrata cc	1962	asse	n	peso max (3)		10,00				pot max cv	150	distanza sterzosa	I	peso max autor.						tipobolente	5500	II		carico su ralli						girati	20	III		carico max su girato a ralli						pot. frascia su	20	NUMERO POSTI		F.R.E.N.I.						TRASMISSIONE		anteriori	2	servizio		IDR/SERVOFR/DEPRESS				tip cambio	MEC	totali	004	accorciamento		IDR/SERVOFR/DEPRESS				n° marce	05	a sedere		approvaz						resp. totale	1/3,415	in piedi		e						PNEUMATICI		165 HR 14 OPPURE 185/70 HR 14		dB controllo usati (4)		85		n° giri/		4125	SILENZIATORE		APPROVATO		SERVOSTERZO						Vel. calc km/h		182,80		Avanzamento ralla mm					
MOTORE		DIMENSIONI		PESI		NORMALI		POTENZIALI																																																																																																																																																												
tip	L DARC16 55	lunghezza	m	tear (1)		11,50																																																																																																																																																														
templismo	4/ BENZ	larghezza	m	portata (2)																																																																																																																																																																
cilindr	04	altezza post.	m	peso compl.		14,00																																																																																																																																																														
cilindrata cc	1962	asse	n	peso max (3)		10,00																																																																																																																																																														
pot max cv	150	distanza sterzosa	I	peso max autor.																																																																																																																																																																
tipobolente	5500	II		carico su ralli																																																																																																																																																																
girati	20	III		carico max su girato a ralli																																																																																																																																																																
pot. frascia su	20	NUMERO POSTI		F.R.E.N.I.																																																																																																																																																																
TRASMISSIONE		anteriori	2	servizio		IDR/SERVOFR/DEPRESS																																																																																																																																																														
tip cambio	MEC	totali	004	accorciamento		IDR/SERVOFR/DEPRESS																																																																																																																																																														
n° marce	05	a sedere		approvaz																																																																																																																																																																
resp. totale	1/3,415	in piedi		e																																																																																																																																																																
PNEUMATICI		165 HR 14 OPPURE 185/70 HR 14		dB controllo usati (4)		85		n° giri/		4125																																																																																																																																																										
SILENZIATORE		APPROVATO		SERVOSTERZO																																																																																																																																																																
Vel. calc km/h		182,80		Avanzamento ralla mm																																																																																																																																																																



ALFA ROMEO GTV 2000 GR. 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, dalla Scuderia del Portello.

Ha debuttato al 4°Trofeo GTA al Motor Show di Bologna 2017.

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.

Con l'ex pilota Autodelta G.L. Picchi ha partecipato nel 2019 alla 300 km di Vallelunga e al Motorlegend Festival 2018 a Imola.

E' in possesso di:

- targhe originali ma è stata reimmatricola e ritargata con libretto e targhe attuali
- HTP in corso di validità
- CRS





settimana SPRINT

ne prende
più fino al
bilità del
Il pilota
giro più
a di oltre
lle spalle
che lot-
spalle c'è

li Pianta,
osamente
e si giri
obbero eli-
staccarsi

su Schon
t un gua-



De Adamich guida il plotone delle gruppo 1, con l'Alfa GTV. Ad Imola, urterà un guard-rail

21 settimana SPRINT



Le Alfa Romeo GTV 2 litri ufficiali Autodelta di Facetti e de Adamich hanno dominato il gr. 1



Il Giro f
ckers: i

Alfa Ro
di Palli
sette ve
dono le

Al vi



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO “SEBRING”

ANNO: 1956

CARROZZERIA: SPORT APERTA

PESO: 815 KG

CILINDRATA: 1290 C.C.

CAVALLI: 130

La vettura ha corso negli anni 50/60 in America nell'SCCA, ottenendo diverse 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.

E' stata restaurata completamente e preparata nuovamente dalla Scuderia del Portello per gareggiare alla 1000 Miglia ed altre manifestazioni importanti, su strada e in pista.

E' stata ospitata in eventi prestigiosi quali Historic Minardi Day a Imola, Motor Show a Monza, Spettacolo Sportivo Alfa Romeo a Zandvoort, fuori concorso di Villa d'Este.

Nel 2024 per i 70 anni della Giulietta è stata esposta al Museo Alfa Romeo di Arese e presso la sede di ACI Milano in Corso Venezia, nonché soggetto per diverse pubblicazioni da parte dei media.

Eleggibile Monaco GP Historique classe Sport (da regolamento 2022 dell'organizzazione). Eleggibile 1000 Miglia.

E' in possesso di:

- libretto e targhe di nuova immatricolazione
- HTP in corso di validità
- CRS





AMS ALFA ROMEO SPORT PROTOTIPO

ANNO: 1974

CARROZZERIA: PROTOTIPO

CILINDRATA: 2000 C.C.

TELAIO: 00045

Vettura ufficiale Scuderia Monzeglio Corse. Monzeglio ritirò tutto il materiale della AMS Auotracing negli anni 70/80.

Monzeglio preparò un motore Alfa Romeo Novamotor F3, approntato per sviluppare un nuovo prototipo marchiato Monzeglio Corse per correre nei vari campionati.

Per i test il pilota fu 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.

Il progetto di Monzeglio non fu attuato e l'auto fu venduta a un privato.

Come tutti i prototipi AMS, ciascun modello è unico al mondo.

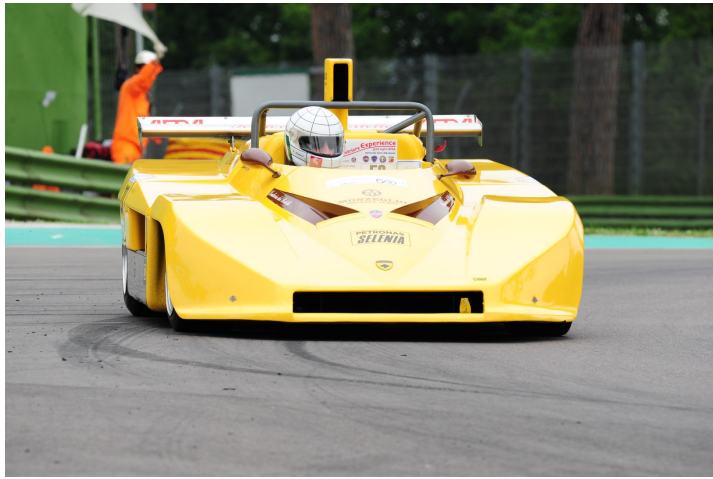
Nel 1994 entra a far parte del Museo Dinamico Alfa Romeo storiche da competizione della Scuderia del Portello con il N. 45 che la porta ufficialmente in gara dopo aver ottenuto l'HTP dalla FIA.

Negli anni 1995-1997 ha corso il Campionato Europeo Super Sports Cup (pilota M.Cajani).

Con il pilota Luigi Pozzo nel 2001 alla Targa Florio, nel 2002 e 2003 nella cronoscalata Susa-Moncenisio.

E' attualmente marciante e funzionante; è stata utilizzata nel 2017 a Imola per l'Historic Minardi Day e a Cerda nel 2016 per le celebrazioni del Centenario della Targa Florio pilotata dall'ex pilota Autodelta Gian Luigi Picchi.





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, ovvero 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'Ingegnere 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 (in foto con Giancarlo Minardi) ha corso nel 1989 il Campionato Italiano F3 con il team Trivellato.



ALFA ROMEO 1900 SUPER ELABORATO TI SUPER DA ALFA ROMEO

ANNO: 1957

MOTORE: 4 CILINDRI IN LINEA

CILINDRATA: 1975 CC

POTENZA: 115 CV A 5500 GIRI/M

N.TELAIO: AR 17.198

CARROZZERIA: BERLINA 5 POSTI

CAMBIO: COMANDO AL VOLANTE 4 MARCE + R.M.

PROPRIETARI: 2

1900 Super elaborato come TI Super direttamente da Alfa Romeo.

Vettura totalmente revisionata in tutte le parti meccaniche con motore nuovo.

La scocca è nel suo stato originale dopo l'ultima competizione del 1994.

Possiede, come 1900 TI Super, fiche di identità del 1987 (da rinnovare) per Auto storiche della FIA categoria turismo per corse nazionali e internazionali.

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)
- RALLY DI SANREMO 1987
- VINCITORE CAMPIONATO EUROPEO FIA 1991 pilotata da Bruno Bonini
- GRAN PRIX HISTORIQUE DE PROVENCE 1993 pilotata da Bruno Bonini
- OLDTIMER GRAN PRIX SALZBURGRING 1993 pilotata da Bruno Bonini

Fa parte del Museo Dinamico della Scuderia del Portello ed è inserita nel "Catalogo Vetture da Competizione Scuderia del Portello Alfa Romeo" con il numero 90.

È in possesso di targhe e libretto originali per la circolazione stradale.

Eleggibile 1000 Miglia.





ALFA ROMEO 1900 C SUPER SPRINT

ANNO: 1957

CARROZZERIA: COUPÉ

PESO: 1000 KG

CILINDRATA: 1975 CC

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 capolavoro riducendo sensibilmente l'altezza e realizzando una vettura moderna e gradevole.

Il comando del cambio viene fornito anche con leva sul pavimento.

Selleria in tessuto e pelle, come i pannelli delle porte caratterizzati da un disegno a taglio obliquo, dove la parte inferiore funge da tasca portadocumenti. Moquette in lana.

Questo modello, acquistato e conservato completamente nel suo stato originale, viene utilizzato dalla Scuderia del Portello per partecipare alle manifestazioni più glamour e prestigiose d'Italia come la 1000 Miglia e il Gran Premio Nuvolari.

Primo proprietario di questo esemplare si pensa fosse il signor Giacomo Mazzini di Cremona, padre di Mina, la nota cantante italiana.

E' in possesso di:

- libretto e targhe originali
- FIVA in corso di validità fino al 2025
- certificato ASI
- FICHE di Regolarità CSAI

Eleggibile 1000 Miglia.





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 nel suo stato originale, ha partecipato a dieci 1000 Miglia consecutive e a diverse edizioni del Gran Premio Nuvolari, della Coppa Intereuropa a Monza, della Coppa Milano-Sanremo e a varie gare di regolarità ospitando alla guida anche VIP e importanti figure istituzionali.

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 montavano sulla versione Coupé SS) elaborato da Conrero a Torino.

Eleggibile 1000 Miglia.

Documento FIVA aggiornato il 17 aprile 2021.

E' regolarmente iscritta al Registro 1000 Miglia.





ALFA ROMEO 1900 TI “BRUNO BONINI”

ANNO: 1954

CARROZZERIA: BERLINA

PESO: 1620 KG

CILINDRATA: 1975 C.C.

CAMBIO: 4 MARCE AL VOLANTE + R.M.

Prodotta nel 1953 e immatricolata nel 1954, la vettura ha partecipato all'edizione della famosa Carrera Panamericana in Messico nel novembre del 1954 con l'equipaggio Bonini –Zanavoni con il team Alfa Romeo Finmeccanica composto da sei 1900 TI .

Rientrata dal Messico è stata venduta al conte Paolo Pietrobelli di Roncoferraro (Mantova) e infine ha smesso di circolare nel 1959.

Acquistata dall'attuale proprietà nel 1989, fu perfettamente restaurata dalla Scuderia del Portello con gli stessi equipaggiamenti utilizzati all'epoca per questa competizione.

Le scritte originali sul cofano, sulle portiere e i numeri di gara messicani sono ricreati e verniciati a mano come allora da un'artista italiana.

E' stata reimmatricolata nel 2007 e ha partecipato a diverse edizioni della 1000 Miglia, della Coppa Franco Mazzotti, del Gran Premio Nuvolari e ad altre importanti manifestazioni sia in Italia che in Europa.

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 diametro maggiore.

E' in possesso del certificato ASI e FIVA in attesa di rilascio di rinnovo.

Eleggibile 1000 Miglia.





ALFA ROMEO 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 PARAPLEGICI**

La vettura ha partecipato a più edizioni della Carrera Panamericana in Messico: nel 1954 con l'Equipe FINMECCANICA-Alfa Romeo pilotata dall'argentino Pedro J.Llano, 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 1954 e nel 2002, con il medesimo sistema di guida voluto da Clay Regazzoni per conducenti paraplegici.

E' in possesso di libretto nuovo ma con targhe originali.

Eleggibile 1000 Miglia.

PROGETTO DISABILITÀ E MOTOR SPORT: PER UNA MOBILITÀ SENZA BARRIERE

Clay Regazzoni, ex pilota di F1 diventato paraplegico in seguito a un incidente sul circuito di Long Beach nel 1980, ha voluto che l'Alfa Romeo 1900 della Scuderia del Portello che aveva già partecipato alla Carrera Panamericana in Messico nel 1954, nel 1990 e nel 1991, fosse preparata per lui per gareggiare nell'edizione 2002.

La vettura, danneggiata sensibilmente a seguito di un'uscita di strada nelle ultime prove speciali, è stata restaurata e nuovamente preparata dalla Scuderia del Portello con il medesimo sistema di guida Guidosimplex approntato per Clay Regazzoni.

La Scuderia del Portello ha voluto far sì che il lascito di Regazzoni si traducesse in un messaggio sensibile a una mobilità senza barriere al servizio di tutti attraverso il progetto “Barrier-free Mobility: disabilità e motor sport per una mobilità senza barriere”.

Il progetto è stato adottato da 1000 Miglia - riportato anche negli annuari ufficiali - e Waze (mobility partner della competizione), insieme ad altri prestigiosi brand del *Made in Italy*, come Gruppo Camozzi (storico sponsor di Clay Regazzoni), Dell'Orto Motorsport (di cui monta i carburatori) e Bosch Italia, i quali hanno supportato la Scuderia del Portello nell'edizione 2020 e 2021 della “Freccia Rossa”, dove la vettura ha preso parte come Guest Car con il numero 500 guidata da conducenti disabili - tra cui Francesca Stanguellini (della storica famiglia Modenese costruttrice di automobili da competizione).

In seguito l'auto è stata attrice protagonista di diverse pubblicazioni su media nazionali e internazionali, ospite a diversi eventi prestigiosi all'Autodromo Nazionale di Monza e al Museo Alfa Romeo e nel 2025 al concorso dell'eleganza “Stresa Classica”.





ALFA ROMEO 1900 TI SUPER "CARRERA 2002"

ANNO: 1957

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 l'edizione della Targa Florio 2008 e per la Carrera Panamericana in Messico 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.

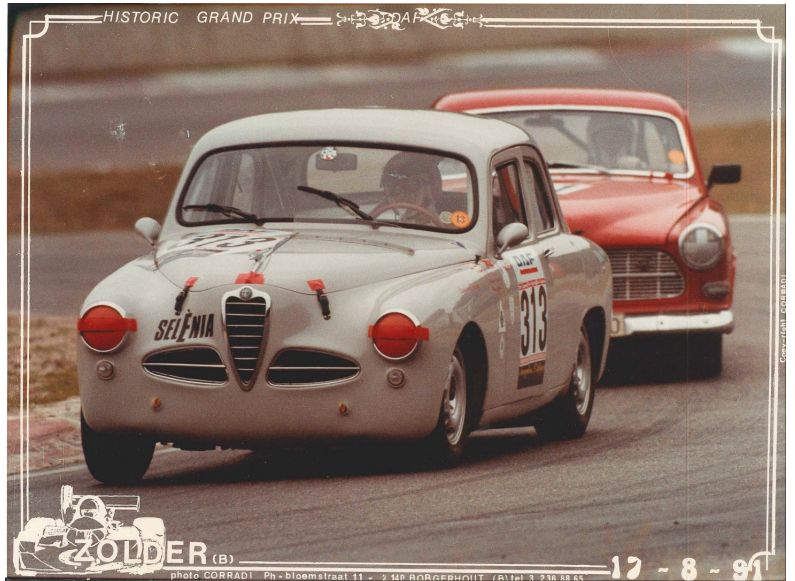
Ha preso parte a gare di velocità su circuito in tutta Europa e ha vinto, piazzandosi prima assoluta, l'edizione del Tour Auto Optic 2000 (Tour de France) nel 2009.

Nel 2004 ha partecipato a Goodwood Revival pilotata da Nanni Galli (in foto).

E' in possesso di:

- targhe e libretto originali
- libretto nuovo
- nuovo HTP 2023





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, 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.

Dopo la Carrera, è stata utilizzata dalla Scuderia del Portello per esposizioni statiche e ed eventi dinamici, in Italia e all'estero.

E' in possesso di libretto e targhe originali (da reimmatricolare per l'uso stradale).





ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE

ANNO: 1961

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 prima nel 1991 e poi nel 2002 con Prisca Taruffi, figlia del leggendario Piero, giungendo seconda di classe.

Nelle varie edizioni, l'auto ha preso parte a diverse competizioni di velocità e di regolarità 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
- la Vernasca Silver Flag
- sui circuiti del Nürburgring, Monza, Imola, Vallelunga, Misano, Mugello e Spa-Francorchamps per gare e i Campionati di Velocità Auto Storiche.

Nel 2022 ha preso parte al Rally Storico ACI di Como.

Riporta in livrea tutti i bolli "verificato" applicati sulla vettura.

Ha montato un motore preparato da Chiapparini e successivamente un nuovo motore preparato da Baggioli, attualmente in uso.





ALFA ROMEO GIULIA 1750 GTV

“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 del 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.

È in possesso di targhe e libretto originali.



ALFA ROMEO GIULIA TI SUPER “LONDON-SYDNEY MARATHON 1993”

ANNO: 1964

CARROZZERIA: BERLINA

CILINDRATA: 1600 C.C.

La London-Sydney Marathon era un massacrante rally automobilistico che partiva dal Regno Unito per terminare in Australia. La prima edizione ebbe luogo nel 1968 e fu vinta da Andrew Cowan. Un secondo evento fu organizzato nel 1977 ed il terzo nel 1993 per commemorare il 25° anniversario della corsa originale. L'organizzatore dell'edizione del '93 e della successiva del 2000, l'inglese Nick Brittan, convinse 21 dei piloti che avevano gareggiato nella prima edizione a partecipare alla sua rievocazione storica.

Nella edizione del 1993 Scuderia del Portello schiera una propria vettura, appositamente preparata, Alfa Romeo Giulia TI Super pilotata da Marco Cajani e Antonello Macellari.

Sono 18.000 i chilometri da percorrere, attraversando tre continenti e affrontando ostacoli imprevisti e inimmaginabili. Diciotto i Paesi attraversati, ma purtroppo mancano all'appello Afghanistan e Iraq dove il clima politico è sicuramente differente rispetto a quello di venticinque anni prima.

L'edizione del 1993 prevede l'attraversamento del continente australiano da Perth, capitale del Western Australia, fino a Sidney.

Per preparare la vettura, allestita nell'officina della Concessionaria Borgonovo Alfa Romeo di Seregno, sono occorsi ben tre anni.

Si tratta di una vera e propria competizione che mette a dura prova non solo le vetture, ma anche i singoli piloti.

Partiti da Londra, i portacolori del Portello arrivarono a Sydney dopo trentadue giorni, classificandosi venticinquesimi assoluti.

Attualmente marciante e funzionante.

VETTURA PRIVA DI TARGHE E DOCUMENTI





Well, we can really tell everybody that 1993 London Sydney Marathon was wonderful. We didn't know very well what was a marathon rally around the world. So we found out, day by day, how it is: FANTASTIC.

Our car was not very fast in the special stages, but sometimes also in the transfers we had to hurry, but this was not important.

Just the idea to go from London, England, to Sydney, Australia, sounded for us incredibly exciting: at the beginning we're wondering ourselves how the competi-

tors in 1968 could drive along such a difficult route.

Most of our friends though we were completely crazy to drive 18,000 Km in an Alfa Romeo Giulia Ti Super dipped in the Australian dust or in Indian traffic or in the snow somewhere else.

But we finished and in a good final position (27th). Not too bad, if you consider our car and our first time "inside" such a great event.

Someone asked us to speak or remember anything special happened during the route, and we didn't know how to begin or which episode or incident remember for first.

Our car worked well and all the mechanical problems we had depended on our driving mistakes. We were really lucky to repair the car always in time to start the following morning. In one word: we had really a good and unforgettable time.



MARCO CAJANI (47) Architect, Milan. Raced Lancias in the '70s and Alfas in the '80s. European Champion '87. National champion '89 & '90. Also Targa Florio and Carrera Pan Americana.

ANTONELLO MACELLARI (32) Commercial lawyer, Perugia. Raced Formula Ford 2000 and Touring Cars in '80s. National and European championships in '91/'92. Raced modern saloon cars in 24 hour races at Nurburgring and Spa.

We're sure that all London-Sydney Crew will remember us for the confusion we've done in the customs and with our wrong Carnet and because sometimes our speed was too high and the police stopped us a lot of times, but we paid just once in Australia the last day, just outside Sydney.

Anyway we have to say a "big thanks" to everyone who made London-Sydney Rally 1993 and we're sure we'll never forget it!



65



L'equipaggio della scuderia del Portello composto da Marco Cajani e Antonello Macellari assieme al d.s. Bruno Bonini e Borgonovo della concessionaria Alfa Romeo (foto Corno)

Un'avvincente competizione di auto storiche lunga 18 mila chilometri prenderà il via sabato 17 aprile

La terribile Londra-Sidney per il duo Cajani-Macellari su una gloriosa Alfa Romeo

CERTIFICATE SILK ROAD

DATE: 26 April 1993

This is to certify that this team has passed a part of the historical SILK ROAD within the LONDON SYDNEY MARATHON 1993 in Erzurum TURKEY.

CAR NO : 50

DRIVERS: Marco Cajani, Alberto Spotti

A. Nijad SIREL

Local Commander



A Lombard Motor Finance Promotion

TIME CARD BOOK

London - Bombay
Sydney

CAR NO. 50
CREW: M. CAJANI - A. MACELLARI

ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 “LONDON-SYDNEY MARATHON 2000”

ANNO: 1969

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 M.Cajani – M.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.

In origine la vettura rottamata fu acquistata a Palermo nel 1990 per prepararla alle competizioni.

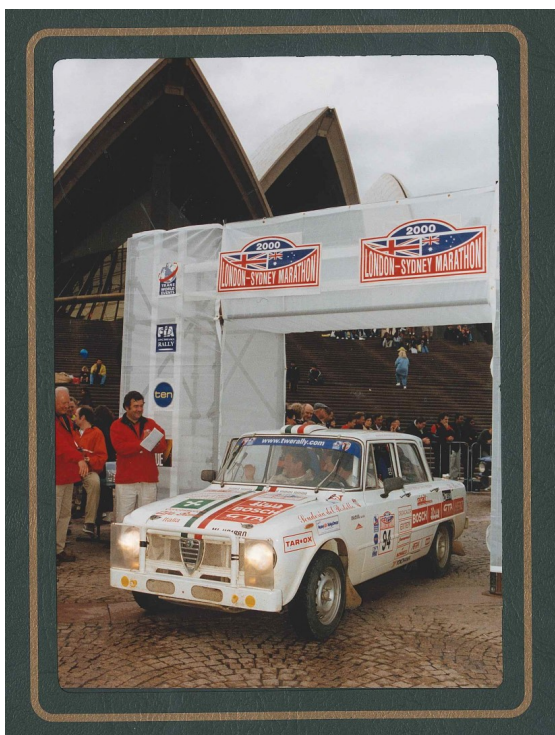
In vista della partecipazione al grande rally intercontinentale del 2000, è stata completamente smontata, rinforzata nelle parti strutturali, messo il roll bar, il salva coppa inferiore e un serbatoio di 100 litri nel baule sopra il ponte posteriore, oltre a tutte l’equipaggiamento necessario per la navigazione e la sicurezza.

La vettura possiede la targa originale PA 405910 ma al momento è sprovvista di ogni tipo di documento.

Per la London-Sydney Marathon 2000 è stata utilizzata una targa provvisoria.

Attualmente marciante e funzionante.





ALFA ROMEO 156 SPORT WAGON “LONDON- SYDNEY 2000”

ANNO: 2000

MOTORE: TWIN SPARK 2.0 16 V

Una delle primissime 156 Sport Wagon realizzate.

E' stata acquistata direttamente presso Fiat Auto Spa con allestimenti speciali approntati dalla Casa per essere la vettura di assistenza ufficiale della Scuderia del Portello durante il Rally “London - Sydney 2000”, al quale è stata iscritta nella categoria regolarità (bollo “verificato” ancora presente sul parabrezza).

L'edizione 2000 della London-Sydney Marathon non ha per protagonisti solo i piloti concorrenti Marco Cajani e Marco Rossi, ma anche la nuovissima Alfa 156 Sportwagon, pilotata dall'assistenza tecnica del team, formata da Alberto Spotti e Angelo Duroni.

Per la prima volta, AVSI – Associazione Volontari per il Servizio Internazionale lega il proprio nome ad una attività extra continentale del club.

Con il supporto dei concessionari Alfa Romeo nasce una iniziativa per promuovere l'assistenza alle malattie dei bambini nel Mondo e la 156 Sportwagon al seguito della Giulia Super della London-Sydney ne è testimone.

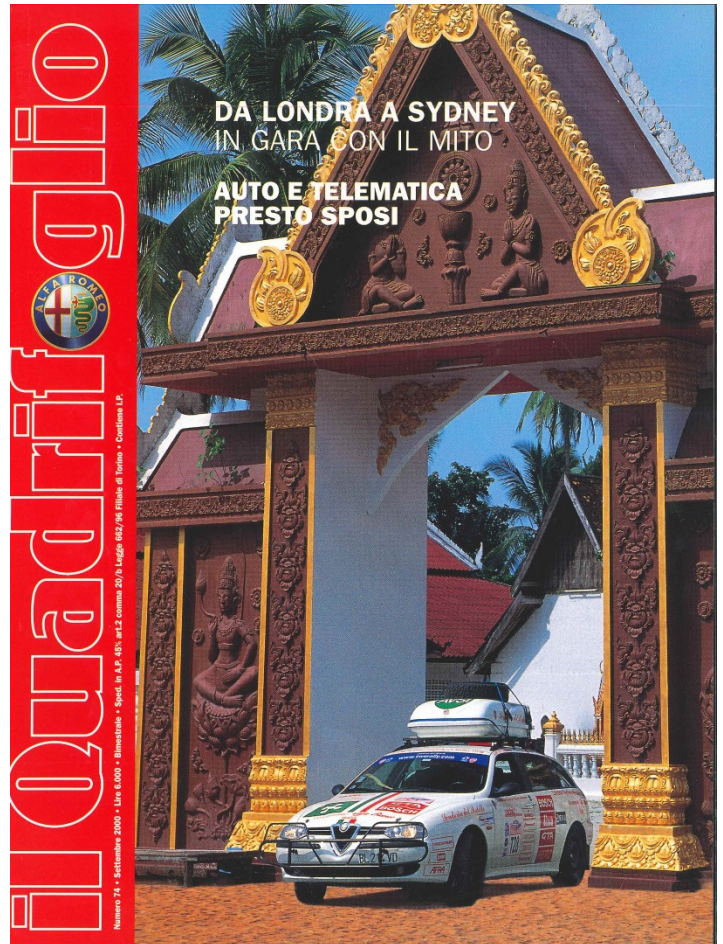
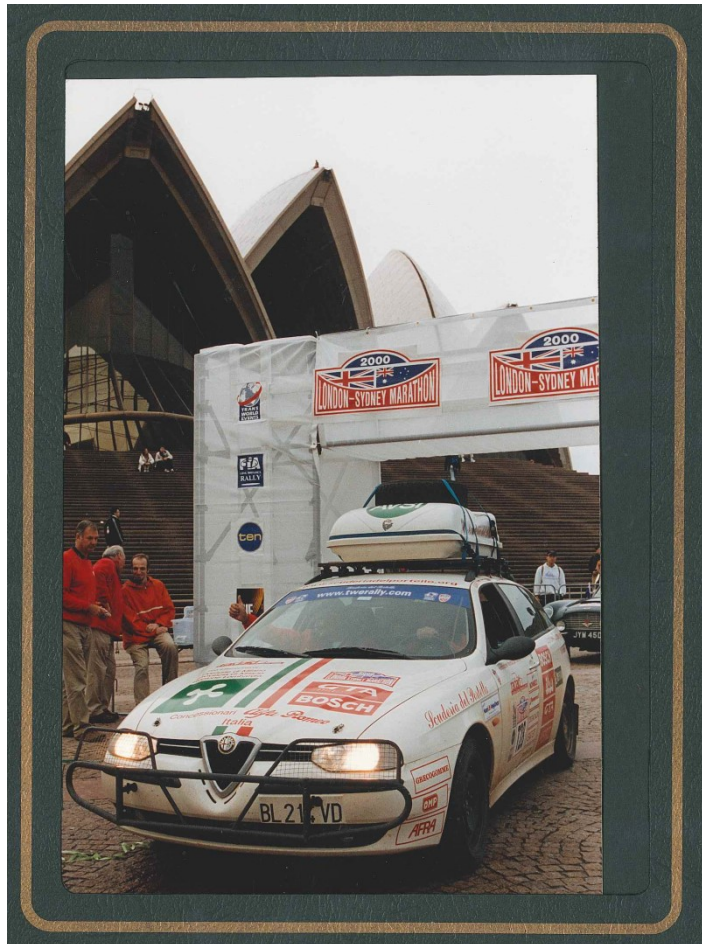
Le vetture percorrono i 18.000 chilometri da Londra a Sydney attraversando paesi come la Romania, la Bulgaria, fino ad arrivare in Turchia.

L'arrivo in Australia è a Darwin e il percorso verso Sydney attraversa il deserto, tutto il Northern Territory e il South Australia fino ad Adelaide dove le vetture hanno raggiunto il traguardo incolumi.

Nel 2001 è stato installato il sistema ausiliare di alimentazione GPL e l'auto è stata usata come vettura di rappresentanza della Scuderia del Portello.

E' in possesso delle sue targhe originali ma deve essere reimmatricolata per l'uso stradale.





SCUDERIA DEL PORTELLO

Diciottomila chilometri da PROTAGONISTA

di Franco Daria - Foto di Alessio Pontì

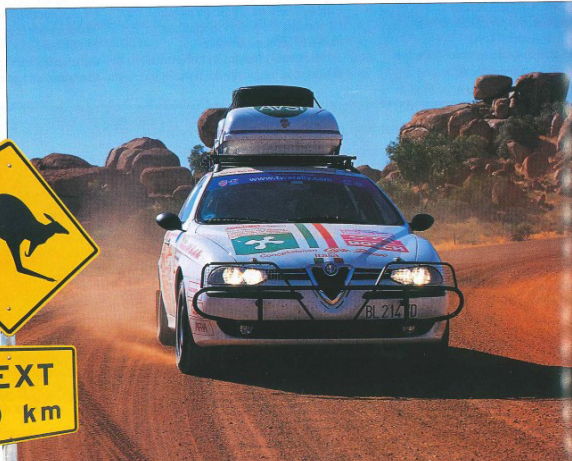
È l'Alfa Sportwagon che ha accompagnato le due Giulia TI Super della Scuderia del Portello nel raid Londra-Sydney. Dietro l'impresa sportiva, una gara di solidarietà per i bambini rumeni

Superati tre continenti e percorsi 18 mila chilometri, le novanta vetture che hanno partecipato alla London-Sydney sono arrivate il 4 luglio nella città dei Giochi Olimpici 2000. Un raid faticoso che ha messo a dura prova equipaggi e automobili (tutte costruite prima del 1970), impegnati per trentadue giorni sulle strade dell'Europa, della Turchia e dell'Iran, fino a raggiungere il deserto rosso dell'Australia.

Tra le "regine" partite il 2 giugno dalla capitale inglese, le due Giulia Alfa Romeo TI Super della Scuderia del Portello, guidate dalle coppie Cajani - Rossi e Anderson - Callinan. «È stata una gara estenuante e difficile, ma allo stesso tempo affascinante - dice Marco Cajani, presidente della Scuderia del Portello - Dal punto di vista sportivo, le due Alfa Romeo hanno affrontato la sfida al meglio: la nostra Giulia



A fianco: la Sportwagon in Australia ad Alice Springs. Nella pagina accanto: la Giulia TI Super impegnata in una prova speciale e lo sbarco della vettura di assistenza da un Antonov a Darwin (Australia)



ALFA ROMEO GIULIETTA TI “PECHINO-PARIGI 2007”

ANNO: 1957

CARROZZERIA: BERLINA

CILINDRATA: 1290 C.C.

CAMBIO: 4 MARCE A CLOCHE + R.M.

FRENI A DISCO ANTERIORI

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.

Ecco il racconto di Roberto e Rita Chiodi che hanno guidato questa macchina per tutto il tragitto. “La Giulietta l'avevamo rodata sugli sterrati d'Abruzzo e in un viaggio in Inghilterra; io e mia moglie Rita sapevamo aprire e chiudere la tenda in trenta secondi. Fu così che 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. Rimanemmo insabbiati nel deserto del Gobi, fummo soccorsi la mattina dopo da un fuoristrada dell'assistenza (insabbiato anch'esso). Recuperammo la carovana e da allora *Celestina*, appropriato nome d'arte della nostra Giulietta, si comportò alla grande. Non la fermarono i guadi, le pietraie, le benzine povere di ottani. Ci fece risalire ai piani alti della classifica. Arrivati a Ekaterinburg, sugli Urali, eravamo addirittura decimi assoluti. Lì si ruppe l'alberino dello spinterogeno, impossibile da saldare. Mai successo nella storia motoristica della Giulietta, ma non ci perdemmo d'animo.

La Scuderia del Portello organizzò una spedizione urgente a Mosca, dove noi arrivammo dopo 52 ore di camion. San Pietroburgo, i paesi baltici, ultime corse sugli sterrati in Polonia.

A place Vendôme, a Parigi, fummo alla fine ventunesimi, accolti dal Presidente Marco Cajani e da nostra figlia Silvana.

Un'esperienza meravigliosa e indimenticabile. Al punto che ne abbiamo fatto un libro intitolato *Due mondi visti da un'Alfa*”.

L'auto ha la sua targa originale VR ma è da reimmatricolare per l'uso stradale.





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 1965 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.

La macchina è stata acquistata dall'attuale proprietà presso la Concessionaria Borgonovo di Seregno nel 2007, priva di documenti. Successivamente è stata nuovamente immatricolata e ritargata.

E' in possesso di FICHE FIA e certificato ASI.





ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT PRE-SERIE N.613

ANNO:1955

MOTORE: 4 CILINDRI IN LINEA

CILINDRATA: 1290 C.C.

POTENZA: 80 CV A 6300 GIRI/M

TELAIO: AR 1493.00613

CARROZZERIA: BERTONE 2 POSTI + 2 CON COFANI IN ALLUMINIO

CAMBIO :COMANDO AL VOLANTE 4 MARCE + R.M.

PROPRIETARI: 2

La vettura è stata utilizzata in Portogallo per uso privato dal primo proprietario. Restaurata totalmente dalla Scuderia del Portello e riportata in tutte le sue parti allo stato originale, sia nella carrozzeria che nella meccanica, l'importanza della storicità di questa vettura è il fatto che possiede ancora le targhe e il libretto originali portoghesi.

Come da archivio del Centro Documentazione Alfa Romeo, è stata prodotta il 14 luglio del 1955 e subito venduta il 18 luglio a Lisbona, in Portogallo.

È la numero 613 delle prime 1.020 Giulietta Sprint Pre-Serie realizzate nel 1955 che si distinguevano dal resto della produzione per diversi particolari.

Tra questi, nel caso di questo modello, vi è il colore della scocca: un particolare "*cor base amarela*" scelto dal primo proprietario dal catalogo dei colori pastello Alfa Romeo dell'epoca.

Le opere di restauro sono durate diversi anni e viene presentata per la prima volta al pubblico in occasione della Fiera Milano Autoclassica 2024 per celebrare i 70 anni della Giulietta Sprint presentata nel 1954.

E' in possesso di targhe e documenti originali portoghesi.

In corso la procedura per immatricolazione in Italia e richiesta CRS.

Eleggibile 1000 Miglia.





ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINA PRIMA SERIE 1956

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, di Giulietta Berlina ne saranno costruite quasi 132.000 nello stabilimento del Portello a Milano, numeri di produzione impressionanti per l'epoca.

Questo modello è totalmente conservato nel suo stato originale.

Dal 2010 appartiene al Museo Dinamico della Scuderia del Portello ed è stata adoperata solo ed esclusivamente per la 1000 Miglia.

Eleggibile 1000 Miglia.

E' in possesso di:

- libretto e targhe originali
- certificato ASI
- FIVA rinnovata il 17/04/2021





A.R. GIULIETTA BERLINA PRIMA SERIE



ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINA PRIMA SERIE 1958

ANNO: 1958

CARROZZERIA: BERLINA 4 POSTI

PESO: 950 KG

CILINDRATA: 1290 C.C.

POTENZA: 75 CV

CAMBIO: 4 MARCE AL VOLANTE + R.M.

PROPRIETARI: 2

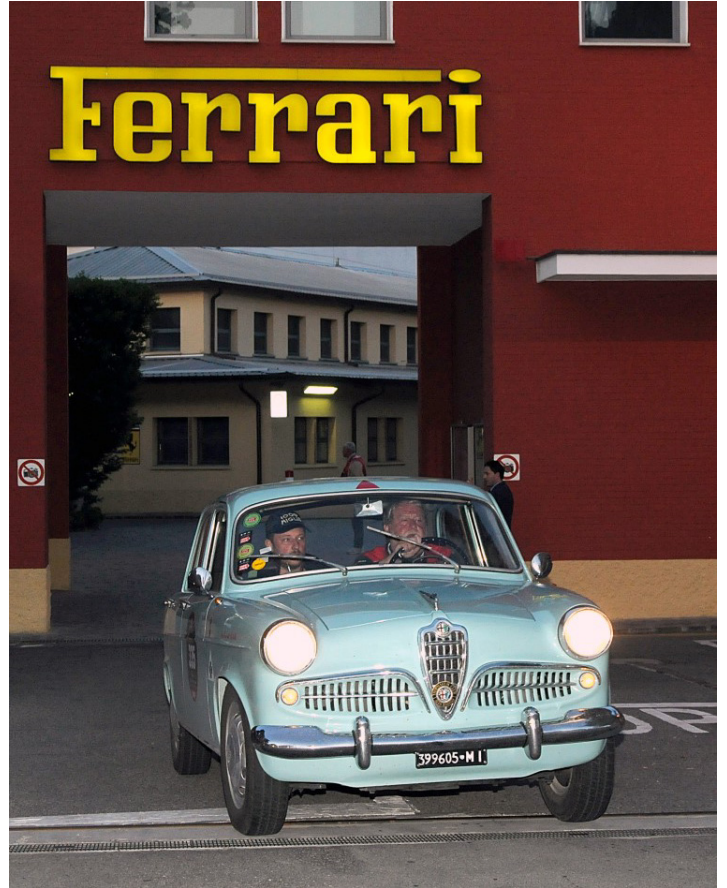
La Scuderia del Portello ha restaurato questo esemplare per partecipare a gare di regolarità come la Milano-Sanremo, la Targa Florio, la Coppa d'Oro delle Dolomiti ed altre ancora.

Nel 2010 ha partecipato alla 1000 Miglia guidata da Arturo Merzario, il Ministro Prestigiacomo e il Ministro Frattini dell'allora Governo Italiano (in foto).

E' in possesso di:

- targhe e libretto originali
- tessera di garanzia Alfa Romeo originale
- certificato e targa ASI
- FIVA (da rinnovare)





ALFA ROMEO GIULIETTA TI

ANNO: 1958

MOTORE: 4 CILINDRI IN LINEA

CILINDRATA:1290 C.C.

POTENZA: 80 CV A 6100 GIRI/M

TELAIO: AR146807702

CARROZZERIA: BERLINA 4 POSTI

CAMBIO:4 MARCE AL VOLANTE + R.M.

PROPRIETARI: 2

Auto utilizzata per il Campionato Europeo dal 1994 al 2004 debuttando al Grand Prix Historique de Provence.

Ha corso al Goodwood Revival, a Salisburgo, all'H.A.R.C., alla 6 ore di Spa-Francorchamps, alla Coppa Intereuropa di Monza in più edizioni, alla Targa Florio nel 2002 e alla Coppa Milano-Sanremo nel 2018.

È stata approntata nel 2005 a uso stradale per le gare di regolarità e vi è installato un trip master meccanico d'epoca.

Fa parte del Museo Dinamico della Scuderia del Portello ed è inserita nel "Catalogo Vetture da Competizione Scuderia del Portello Alfa Romeo" con il numero 41.

E' in possesso di FIVA 4/10/2006 e certificato ASI 24/1/88.





ALFA ROMEO GIULIETTA TI

ANNO: 1958

MOTORE: 4 CILINDRI IN LINEA

CILINDRATA: 1290 C.C.

POTENZA: 80 CV A 6100 GIRI/M

TELAIO: AR146807702

CARROZZERIA: BERLINA 4 POSTI

CAMBIO: 4 MARCE AL VOLANTE + R.M.

PROPRIETARI: 2

La vettura, con motore preparato da Samuele Baggioli, vanta un grande palmares.

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.

Ha partecipato alla Targa Florio nel 1992 con l’equipaggio Cajani - Bonini.

Ha vinto il Campionato Europeo nel 2004 con i piloti M.Cajani e M.Rossi.

Nel 2000 e nel 2002 ha partecipato al Goodwood Revival.

Nel 2007 ha corso il Tour Auto con Gino Munaron e nel 2008 con Cajani classificandosi primo di classe e 2° assoluto.

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.

Dal 1986 ha la fiche di identità per auto storiche FIA.

È una delle pochissime costruite da Alfa Romeo con i deflettori anteriori.

È inserita nel Catalogo Vetture da Competizione Scuderia del Portello con il n. 004.

Motore sostituito nel 2020, sempre preparato da Samuele Baggioli.

È in possesso di targhe e libretto originali.





6
CALCIO
MOTORI
TENNIS
CICLISMO
ALTRI SPORT
...
Risultati
Abbonati da 1€/mese
Scopri G+

Alfa Romeo Giulietta TI 1300, la "Fidanzata d'Italia" balla in pista

Eugenio Mosca
15 aprile - 15.41 - MILANO

L'offerta del mese di
CheAutoCompro.it

powered by
Gazzetta MOTORI



ALFA ROMEO GIULIETTA TI

ANNO: 1964

CARROZZERIA: BERLINA 4 POSTI

PESO: 950 KG

CILINDRATA: 1290 C.C.

POTENZA: 75 CV

CAMBIO: 4 MARCE AL VOLANTE + R.M.

Demolita nel 1983 e reimmatricolata nel 2007.

Utilizzata dalla Scuderia del Portello per sponsor, stampa e media in gare di regolarità come la Coppa Milano-Sanremo, la Targa Florio, la Coppa d'Oro delle Dolomiti e la Coppa Franco Mazzotti.

E' in possesso di FIVA da rinnovare.



ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINA TERZA SERIE

ANNO: 1961

MOTORE: 4 CILINDRI IN LINEA

CILINDRATA: 1290 CC

POTENZA: 62.5 CV A 5800 GIRI/M

N.TELAIO: 101.28 -AR301008

CARROZZERIA: BERLINA 5 POSTI

Vettura restaurata nelle parti meccaniche, interni e carrozzeria dalla Scuderia del Portello.

Ha partecipato a diversi eventi nazionali rievocativi per auto storiche ed epoca.

È in possesso di targhe e libretto originali.

FIVA 11/06/2010 (da rinnovare).

Iscritta al "Catalogo Vetture da Competizione Scuderia del Portello Alfa Romeo" con il numero 053.



ALFA ROMEO GIULIA 1600 SUPER PROMISCUA “GIARDINETTA”

ANNO: 1972

CARROZZERIA: PROMISCUA

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 promiscua che furono denominati “Giulia Giardinetta”. Ne sono stati costruiti pochi esemplari realizzati dai carrozzieri indipendenti Colli, Grazia, Giorgetti e Introzzi.

Questa versione speciale 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.

Dopo l'allestimento della Carrozzeria Giorgetti, ne entra in possesso la Società Autostrade.

Successivamente viene acquistata da una concessionaria di Palermo nel 1995.

Nel 1997 viene rilevata dall'attuale proprietà che la dà in carico alla Scuderia del Portello per il restauro, conservando la strumentazione originale della consolle di comando della Polizia Stradale. Entra così a far parte del suo Museo Dinamico.

Terminato il restauro con la livrea ufficiale del Team Alfa Romeo di Arese, viene utilizzata dalla Scuderia del Portello come vettura di assistenza a seguito dei piloti e dei clienti durante le gare in pista e di regolarità come la 1000 Miglia.

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

E' in possesso di:

- Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica
- Fiche di regolarità 12/4/2016
- Targhe e libretto originali
- Libretto nuovo





FIAT 125 S

ANNO: 1969

MOTORE: 4 CILINDRI IN LINEA

CILINDRATA: 1608 CC

POTENZA: 101.2 CV A 6400 GIRI/M

N.TELAIO: 0372982

CARROZZERIA: BERLINA 5 POSTI

CAMBIO: COMANDO LEVA CENTRALE 4 MARCE + R.M.

PROPRIETARI: 2

Unico proprietario fino al 2007.

Dal secondo e attuale proprietario viene conservata con colori corse originali dell'epoca (cofano e bande neri con inserti gialli).

Monta fari CIBIE RALLY e doppi carburatori (i suoi carburatori originali con filtro sono in dotazione).

Vettura iscritta al Registro FIAT.

E' in possesso di libretto e targhe originali e del certificato ASI.





REGISTRO FIAT ITALIANO fondato nel 1963
Via Cesare Battisti, 2
10123 TORINO (Italia)
info@registrofiat.it
www.registrofiat.it

Amministrato dallo Stato
D.L. n. 23 del 26/12/1983
D.L. n. 285 del 30/4/1992
D.P.R. n. 405 del 16/12/1992

**CERTIFICATO DI ISCRIZIONE
al REGISTRO FIAT ITALIANO**

Socio R.F.I. n° 17193 Anno di validità 2020

Cognome
Nome
Indirizzo

Il Registro Fiat Italiano attesta che il veicolo:

Marca	FIAT
Tipo	125 SPECIAL
Targa	PD 279849
Telaio	0372982

Anno costruz. o immat. 1969

è in possesso dei requisiti e di tutte le caratteristiche tecniche prescritte dalla Determinazione ASI e FMI, così come prescritto dall'art. 63 comma 3 Legge 342/2000. Tale veicolo è classificato di Particolare Interesse Storico e Collezionistico ai sensi dell'art. 63 comma 2 lettera C Legge 342/2000 con iscrizione all'Albo Storico Fiat

numero registrazione 9673/F
a decorrere dal 01/01/2020



ALFA ROMEO 155 GRUPPO N

ANNO: 1995

MOTORE: TWIN SPARK 2.0 16 V

Fin dall'inizio della propria storia, la Scuderia del Portello, con il risalto derivante dal proprio impegno nei programmi sportivi annuali, contribuiva alla realizzazione degli obiettivi voluti dall'ufficio Comunicazione ed Immagine di Alfa Romeo.

Mentre Concessionari Alfa Romeo promuovevano le vendite, attraverso il programma "SICURI SULLA PISTA, SICURI SULLA STRADA" svolto in collaborazione con il Centro Internazionale di Guida Sicura di Varano de' Melegari, ad ogni gara di CIVT (Campionato Italiano Velocità Turismo) e dell'Alfa Romeo Challenge, venivano messe a disposizione dei clienti dei concessionari le Alfa 155, 145, 146 e 156 con preparazione Gruppo N, per far correre il vincitore dello stage di guida sicura tra tutti gli acquirenti nazionali di modelli di auto Alfa Romeo. Interpretando la passione per il marchio dei soci del club, Alfa Romeo e Scuderia del Portello inventano un programma collaterale, forte della struttura tecnica e di immagine che il Portello può dare sui campi di gara del Campionato Italiano Velocità Turismo (CIVT).

Nel 1997 l'ingresso ufficiale di Scuderia del Portello nel mondo delle auto moderne avviene con il programma "Service Scuderia del Portello - Assistenza Cliente Sportivo Alfa Romeo", ovvero l'assistenza in pista dei clienti sportivi proprietari e piloti di Alfa moderne preparate per correre il CIVT e il Challenge.

Insieme al programma "Service" e in collaborazione con Bridgestone/Firestone Italia e il settimanale Donna Moderna, Scuderia del Portello decide di promuovere in pista anche il Lady Team Scuderia del Portello: donne pilota professioniste e semiprofessioniste che utilizzano la struttura e la vettura del team per correre.

Il grande riscontro mediatico ottenuto dal Portello negli anni '90/2000 con questi programmi sportivi fu un successo che permise alla Scuderia di garantire l'alto livello di immagine al marchio Alfa Romeo sui campi di gara - nazionali e internazionali - anche con auto moderne, oltre ai costanti e immancabili trionfi con le vetture storiche.

Vettura acquistata presso il reparto corse di Fiat Auto Spa.

Preparata e utilizzata per il "Lady Team" della Scuderia del Portello per i campionati CIVT e CIVM dal 1997 al 2002 con la coordinazione tecnica dello storico preparatore e pilota Giancarlo Galimberti.

Vincitrice del Campionato Italiano Velocità Turismo Femminile 1997.

Vincitrice del Campionato Italiano Velocità Montagna nel 1999.

E' in possesso dei passaporti tecnici CSAI 1997 - 2002.





TEST CLASSIC

Youngtimer da corsa

Dalla fine degli anni '80 l'Italia visse oltre un decennio estremamente affollato di gare turismo grazie al CIVT (Campionato Italiano Velocità Turismo), in cui si affrontavano vetture di diverso tipo e preparazione. Le auto erano distinte in tre megagrappi: Superturismo, che

Alfa Romeo 155 Gruppo N

anni '40
anni '50
anni '60
anni '70
anni '80
anni '90
1995

Negli anni '90, mentre in Superturismo i vari Tarquini, Giovanardi e Larini correvano con le vetture superpreparate, in Gruppo N le Alfa Romeo 155 si distinguevano e vincevano nel Campionato Velocità Turismo, enfatizzando la meccanica di serie delle auto dal "Cuore Sportivo"

*Alberto Bergamaschi
Eugenio Clamer*

radunava le vetture ufficiali e quelle dall'elaborazione più spinta; Gruppo A, che schierava le derivate dalla serie con evidenti modifiche meccaniche omologate per le competizioni; Gruppo N, che comprendeva auto praticamente originali, su cui erano ammesse lavorazioni minime volte ad ottimizzare le prestazioni e l'aspetto della sicurezza, tutte riparazioni omogenee che tenevano conto del cimento delle performance ricavato dal rapporto peso-potenza anziché della drata fine a se stessa. Alfa Romeo, "Cuore sportivo", rappresentava queste tre tipologie, rando tra le Superturismo le macchine u

affidate ai piloti professionisti; tra le Gruppo A era presente grazie all'effetto dei più abili preparatori con piloti gentleman; in Gruppo N, invece, la partecipazione delle vetture del Biscione era massiccia in virtù dell'apporto soprattutto dei piloti privati. In particolare negli anni '90 il modello Alfa Romeo vincente, o comunque da

battere in tutte le categorie, era l'Alfa 155. Noi di Elaborare abbiamo trovato una delle poche auto di Gruppo N assemblate direttamente in Fiat Auto Corse nel 1995 e poi usata, oltre che per le competizioni del CIVT, anche per un concorso di guida indetto dall'Alfa Romeo e denominato "Il Pilotino" che, sotto gli occhi vi-

gli della Scuola di Guida Sicura di Andrea De Adamich, avvicinava alla pista i clienti sportivi giovani della Casa del Biscione. La vettura oggetto della nostra prova, è l'Alfa Romeo 155 2.0i Twin Spark 16V Gruppo N ufficiale vincitrice della coppa femminile CSAI nel 1997 e 1998 con la Scuderia del Portello.

Elaborare Classic 87



AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

Commissione Sportiva Automobilistica Italiana

PASSAPORTO TECNICO

CSAI

08816

IDENTIFICAZIONE DELLA VETTURA

1 - N° Telaio: 00125892

2 - Posizione: FRONTALE ANTERIORE DESTRO

3 - Costruttore: ALFA ROMEO

4 - N° Fichia: A - 5544

5 - Gruppo/Cilindrata: A - 2.000

6 - Modello (Ficha): 155 T.SPARK 2.0 S 16V

7 - Tipo (Commerciale): ALFA ROMEO 155 TS 16V

8 - Targa: ---

9 - Targa: ---

Il Commissario Tecnico

10 - Cognome e Nome: BUSCHI GIOVANNI

11 - Firma: [Signature]

12 - Data e luogo di emissione: 5/6/99

N.B. - Istruzioni per la compilazione vedere prima pagina



ALFA ROMEO 146 TS GRUPPO N

ANNO: 1998

MOTORE: TWIN SPARK 1.8 16 V

Vettura acquistata direttamente presso il reparto Fiat Auto Corse S.p.a. di Chivasso con tutte le componenti meccaniche ed elettriche certificate dalla Casa per partecipare ai Campionati CIVT e Alfa Romeo Challenge con la Scuderia del Portello per i clienti sportivi del Mercato Italia Alfa Romeo.

Ha corso dal 1998 al 2000 nel CIVT e nell'Alfa Romeo Challenge.

Vincitrice del Campionato Italiano nel 1999 con il pilota Alex Sgarzi.

Ultima gara: Mugello 30/6/2000 con il pilota Fabio Francia.

E' in possesso di Passaporto Tecnico CSAI del 12/05/1998.



ALFA ROMEO 156 GRUPPO N

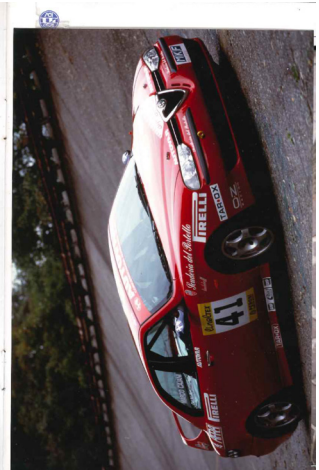
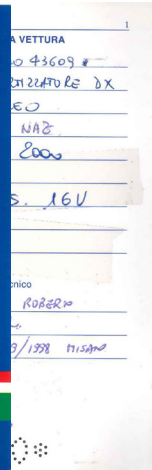
ANNO: 1998

MOTORE: TWIN SPARK 2.0 16 V

Vettura utilizzata dalla Scuderia del Portello dal 1998 al 2000 per i campionati CIVT e Alfa Romeo Challenge.

Vincitrice del Campionato Italiano 1999 con il pilota Costantino Bertuzzi e nel 2000 con il pilota Alessandro Sgarzi.

E' in possesso di passaporto CSAI 11/09/1998.



ALFA ROMEO 156 GRUPPO N

ANNO: 1997

MOTORE: TWIN SPARK 2.0 16 V

Vettura acquistata direttamente presso il reparto Fiat Auto Corse S.p.a. di Chivasso con tutte le componenti meccaniche ed elettriche certificate dalla Casa per partecipare ai Campionati CIVT e Alfa Romeo Challenge con la Scuderia del Portello per i clienti sportivi del Mercato Italia Alfa Romeo.

L'Alfa 156 è stato il modello della Casa del Biscione che ha traghettato l'Alfa Romeo nel nuovo millennio. Per celebrare questo traguardo e la bellezza del "Made in Italy", la Scuderia del Portello fece realizzare nel 1998 a 12 noti Artisti Italiani contemporanei dei bozzetti per decorare altrettante Alfa 156 da competizione (riportati nel libro *156. la bellezza possibile* a cura di Ivan Scelsa).

Fu realizzata solo questa vettura con la livrea dell'artista Enzo Esposito.

Nel 1998 prese parte al Campionato Italiano con alla guida Prisca Taruffi, figlia del leggendario Piero (in foto).

Successivamente negli anni 1999 - 2001 fu utilizzata dalla Scuderia del Portello anche per il Campionato Europeo e le gare endurance come la 24 Ore del Nürburgring, la 24 Ore di Barcellona, la 6 Ore di Misano ed altre ancora.

L'allestimento per le gare di durata ha previsto l'inserimento di un serbatoio ausiliare con innesto a pressione per il rifornimento e di ulteriori fari alogeni per la guida in notturna.

La vettura è in possesso di:

- tutte la documentazione tecnica dei lavori approntati in Fiat Auto Corse Spa e presso tutti gli altri fornitori
- passaporto tecnico CSAI del 18/04/1998

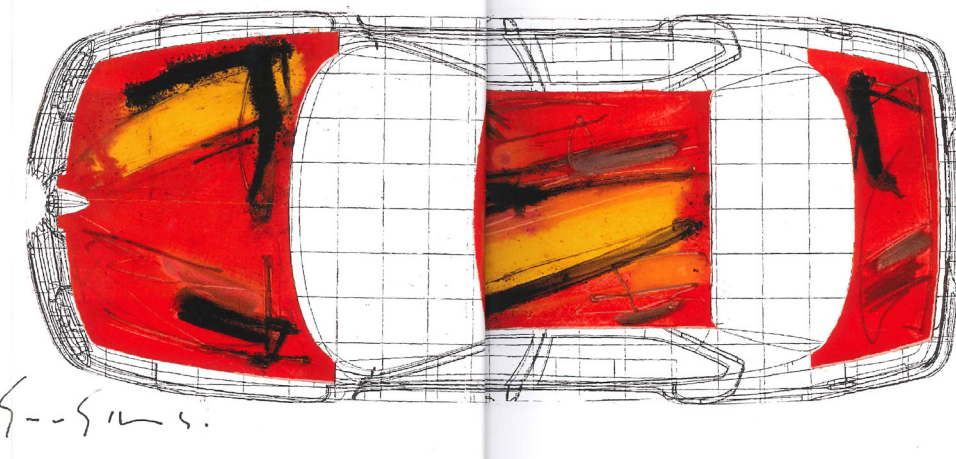




Alfa 156 Prisca Taruffi Retrousa 198



Alfa 156 Prisca Taruffi Valllunga



Sen, con Simpliciter
Prisca



AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
Commissione Sportiva Automobilistica Italiana

LA VETTURA

IMMORTALIZZAZIONE
4000 c.c.
2010-2016
TS 2016

TECNICO
MIL ANGIOLO M.
M. Mario Conzatti
04/98 - Alitalia

PASSAPORTO TECNICO
CSAI

03849



ALFA ROMEO 156 SUPER PRODUZIONE

ANNO: 2003

MOTORE: 2000 TWIN SPARK 16 V

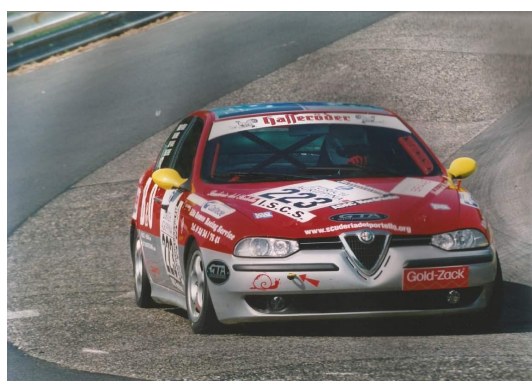
POTENZA: 220 CV

Auto da competizione preparata dalla Mirabella Racing e dalla Scuderia del Portello con materiali interamente forniti da Alfa Corse e N Technology SpA.

Motore elaborato da Autotecnica di Casalmaggiore (CR), con 220 CV.

Il cambio è stato fornito da Bacci con rapporti per velocità 212 km/h in quinta marcia.

Dopo i test eseguiti a Balocco per 4 ore con i collaudatori Alfa Romeo, è stata l'ultima vettura ufficiale Alfa Romeo che ha partecipato alla 24 ore del Nürburgring (2003).



ALFA ROMEO 147 SUPER PRODUZIONE GRUPPO A

ANNO: 2001

MOTORE: TWINS SPARK 2.0 16 V

Vettura acquistata direttamente presso Fiat Auto Spa con allestimento Super Produzione e serbatoio da 100 litri per gare di durata, con scatola rinforzata cambio, differenziale, fari supplementari e semiassi rinforzati.

Ha partecipato al Campionato Italiano Super Produzione nel 2001, vincendo il titolo con Fabio Francia. Ha partecipato alla 24 Ore del Nürburgring 2001 insieme al Team Ufficiale Alfa Romeo.

La 147 Super Produzione è l'ultimo modello Alfa Romeo ufficiale da competizione ad essere prodotto negli stabilimenti di Fiat Auto Corse a Chivasso (TO).

Ha Passaporto Tecnico CSAI 28/09/2001 e FICHE Internazionale FIA 01/03/2001.



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

Group A

FICHE D'HOMOLOGATION CONFORME A L'ANNEXE J DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL
HOMOLOGATION FORM IN ACCORDANCE WITH APPENDIX J OF THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

Homologation valable à partir du 01/03/2001

A) Vue de 3/4 avant
Car seen from 3/4 front

B) Vue de 3/4 arrière
Car seen from 3/4 rear

IDENTIFICATION DELLA VETTURA

1 - N° Telaio 2AR9370003008725

2 - Posizione MONTANTE DX ALZ.

3 - Costruttore ALFA ROMEO

4 - N° Fiche 5625

5 - Gruppo/Cilindrata N. 8000 --- 1969.47

6 - Modello (Fiche) 147 TS 2.0 16V

7 - Tipo (Commerciale) 147 T.SPARK 2.0 16V

8 - Targa

9 - Targa

Il Commissario Tecnico

10 - Cognome e Nome MARCO PETRINI

11 - Firma Petrini

12 - Data e luogo di emissione 28/09/01 Mosca (M)

N. B. - Istruzioni per la compilazione vedere ultima pagina

MUSEO DINAMICO
Alfa Romeo storiche da competizione

LA STRUTTURA LOGISTICA

MOTORHOME CON STAND HOSPITALITY



LA STRUTTURA LOGISTICA

I DUE BILICI PER TRASPORTO E ASSISTENZA 4 E 5 VETTURE





+39 3397373298



info@scuderiadelportello.org



scuderiadelportello.org



facebook.com/scuderiadelportello



#scuderiadelportello_alfaromeo



Scuderia del Portello Alfa Romeo