

Szczegółowe informacje na temat wystawy FCA podczas Salonu „Zabytkowych samochodów i motocykli”

Alfa Romeo z “Instant Classic” oraz nowe usługi certyfikowania i konserwatorskie

Przy okazji Salonu „Zabytkowych samochodów i motocykli 2018”, nastąpi oficjalna inauguracja dwóch nowych usług Alfa Romeo Classiche, które dołączą do Certyfikatu pochodzenia, dostępnego dla samochodów zabytkowych Alfa Romeo od 2016 roku. Już można składać wniosek o Certyfikat Autentyczności, który można odebrać zarówno w Officine Classiche, jak i u siebie w domu, oraz usługi konserwatorskie, wykonywane przez zespół wykwalifikowanych techników FCA Heritage, który, również dzięki dostępowi do oryginalnych archiwów, jest w stanie tchnąć nowe życie w samochody zabytkowe i zwrócić je właścicielom w doskonałym stanie. Jedną z pierwszych zabytkowych Alf Romeo, która może pochwalić się nowym Certyfikatem Autentyczności, jest **Giulietta Sprint z 1955 roku należąca do Piero Pelù**, słynnego piosenkarza i muzyka, założyciela w 1980 roku zespołu Litfiba. FCA Heritage oferuje również certyfikat "Instant Classic", przeznaczony dla współczesnych samochodów, które zaraz po wprowadzeniu na rynek są natychmiast uznawane za przedmioty kolekcjonerskie i dlatego są pewnymi inwestycjami dla miłośników motoryzacji. Dlatego właśnie nabywcy modeli Alfa Romeo, takich jak **Stelvio Quadrifoglio "NRING" i Giulia Quadrifoglio "NRING", to znaczy limitowane serie specjalne Nürburgring Edition**, wraz z 4C Coupé Competizione i 4C Spider Italia – otrzymują zestaw wydawany przez FCA Heritage, który zawiera świadectwo "Instant Classic", plaketkę z numerem z tabliczki znamionowej samochodu, album fotograficzny oraz szczegółową kartę techniczną pojazdu, podkreślającą jego kolekcjonerską wartość.

W Padwie te współczesne dzieła reprezentowane są przez Alfę Romeo Stelvio Quadrifoglio NRING. Wyprodukowana w limitowanej edycji 108 egzemplarzy, seria specjalna nawiązuje do rekordu na Nordschleife Nürburgring, ustanowionego przez Stelvio Quadrifoglio w 2017 roku (7 minut, 51 sekund i 7 dziesiątych sekundy). Serie specjalne Nürburgring Edition Stelvio i Giulia Quadrifoglio plasują się powyżej czołówki gamy i stanowią prawdziwą wizytówkę doskonałości Alf Romeo, tym bardziej, że zostały wyprodukowane w zaledwie 216 sztukach, to znaczy 108 egzemplarzy z każdego modelu. "NRING" mają unikalne wyposażenie, począwszy od znaczka z numerem egzemplarza we wstawce deski rozdzielczej, wykonanej z włókna węglowego, aż po najnowszy kolor nadwozia Grigio Circuito (szary). Nabywcy tych samochodów od razu zakwalifikowanych jako "Instant Classic", będą mogli wziąć udział w kursie sportowej jazdy właśnie na torze Nürburgring, otrzymają specjalny pakiet powitalny oraz wejdą w posiadanie ekskluzywnego certyfikatu wydanego przez FCA Heritage.

Projekt "Reloaded by creators" oraz dwa zabytkowe egzemplarze Fiata 124 Spider na sprzedaż

Dzięki uruchomionemu w lutym tego roku projektowi "Reloaded by Creators", rozpoczęła się nowa faza dla FCA Heritage, która teraz proponuje sprzedaż limitowanej ilości wybranych samochodów, przywróconych do dawnej świetności po pracach konserwatorskich, starannie wykonanych bezpośrednio przez producenta (stąd nazwa usługi). Casa Madresi zobowiązuje się dać nowe życie swoim klasykom i oddać je w ręce swoich klientów, po oficjalnym poświadczeniu ich autentyczności. Uzyskane w ten sposób przychody są następnie przeznaczane na finansowanie nowej działalności scouting w celu wzbogacenia kolekcji FCA o nowe „perełki”. Przy okazji Salonu w Padwie, dział FCA Heritage postanowił złożyć prawdziwy hołd kultowemu Fiatowi 124 Spider, oferując w sprzedaży dwa samochody należące odpowiednio do pierwszej i ostatniej serii "spiderów, które żyją dwa razy" w Europie i w Ameryce: Fiata 124 Sport Spider z 1967 roku oraz Pininfarinę Spidereuropa z 1982 roku.

Fiat 124 Sport Spider (1967): zaprojektowany przez Toma Tjaarda dla Pininfariny, 124 Sport Spider został zaprezentowany na Salonie w Turynie w 1966 roku, kiedy to zadebiutowała również Alfa Romeo Spider "Duetto". Zbudowany na bazie Fiata 124 w wersji sedan, wyróżnia się swoim sportowym charakterem: doskonałą, czterocylindrową jednostką napędową o pojemności 1438 cm³, głowicą z dwoma wałkami rozrządu i zaworem w kształcie V oraz gaźnikiem posiadającym dwa pionowe przeloty. W samochodzie montowana była seryjnie pięciobiegowa skrzynia biegów, radialne opony oraz dwuramienna, sportowa kierownica. Oprócz tego, we wnętrzu o niezwyklej dbałości o szczegóły świadczyły anatomiczne siedzenia, drewniane wykończenia oraz bogate oprzyrządowanie. Elegancja linii, dobre osiągi silnika, stabilność i bezpieczeństwo (dzięki 4 hamulcom tarczowym, podciśnieniowemu wspomagananiu oraz występowaniu poprzecznego drążka Panharda) zapewniły autu już od pierwszych miesięcy sukces handlowy, a w pierwszej serii zostało wyprodukowanych około 25 000 egzemplarzy. Wyprodukowany jako jeden z pierwszych, wystawiony na sprzedaż egzemplarz Fiata 124 Sport Spider został ostatnio zakupiony przez FCA Heritage w ramach programu "Reloaded by Creators" i poddany wielu interwencjom konserwatorskim: wnętrza (dywaniki welurowe, poszycia drzwi oraz tapicerka) zostały wymienione zgodnie z oryginalną charakterystyką, składany dach został wyczyszczony, a szyba tylna z winylu została wypolerowana. Ponadto, został przeprowadzony gruntowny przegląd mechaniczny oraz polerowanie karoserii. Opony, felgi oraz kołpaki kół zostały wymienione.

Pininfarina Spidereuropa (1982): 124 Sport Spider jest jednym z najbardziej długowiecznych samochodów zbudowanych przez Fiata w poprzednim wieku. Zaprojektowany w atelier Pininfarina w 1966 roku, aż do 1985 roku prowadził „podwójne życie” pomiędzy Europą a Ameryką, poszukując długotrwałego sukcesu. Trwało to dwadzieścia lat, podczas których kompaktowy spider przejmował wszystkie udoskonalenia mechaniczne stosowane w różnych modelach Fiata, pozostając od 1975 roku w produkcji przeznaczonej tylko i wyłącznie dla Stanów Zjednoczonych. Pasma nieustających sukcesów oraz prośby europejskich klientów nakłoniły w 1982 roku Pininfarinę do zaprezentowania na starym kontynencie samochodu, odpowiednio unowocześnionego i nazwanego "Spidereuropa", by odróżnić go od wersji dostępnej na rynku amerykańskim. Pininfarina Spidereuropa był napędzany czterocylindrowym silnikiem o pojemności dwóch litrów, rozwijającym moc 105 KM i wyposażonym we wtrysk oraz elektroniczny zapłon. Dzięki ograniczonej masie- niewiele ponad 1000 kg – lekki, dwuosobowy spider swobodnie przekraczał maksymalną prędkość 180 km/h.

Wystawiany samochód został poddany starannym pracom konserwatorskim, które objęły karoserię, mechanikę i wnętrza. Po certyfikacji dokonanej przez zespół ekspertów z FCA Heritage, samochód został wystawiony na sprzedaż w ramach programu "Reloaded by Creators".

Alfa Romeo 75 IMSA, Lancia Delta Integrale i Fiat S 61 Corsa: ambasadorzy chlubnej, sportowej przeszłości

Od zawsze włoskie marki Grupy FCA zapisywały najpiękniejsze karty historii międzynarodowej, sportowej motoryzacji, triumfując na torach, drogach i bezdrożach podczas najbardziej zaciekłych wyścigów. Aby przypomnieć o tej niezwykłej przeszłości, obfitującej w zwycięstwa odnoszone na całym świecie, dział FCA Heritage postanowił zaprezentować trzy bardzo ważne samochody: Fiata S 61 Corsa (1908), Lancię Delta HF Integrale Gr. A «Safari» (1988) oraz Alfę Romeo 75 Turbo Evoluzione IMSA (1988), które łączą klamrą pierwszą dekadę zeszłego wieku i koniec lat 80., okres wyróżniający się sportowym charakterem na najwyższym poziomie.

Na przykład Lancia Delta HF Integrale Gr. A «Safari» (1988) oraz Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione IMSA (1988) świętują 30. rocznicę niezwykle istotnych osiągnięć sportowych: odpowiednio zwycięstwa w Rally Safari i w „Giro d’Italia Automobilistico” w 1988 roku, obydwa zdobyte przez Mikiego Biasiona, któremu towarzyszył Tiziano Siviero oraz – w Giro d’Italia – Riccardo Patrese. Zresztą, podziwiając te bolidy, które stworzyły sportową legendę włoskich marek, można zrozumieć, jak powstawał na przestrzeni lat oraz na wymagających trasach wyścigów ten bezcenny skarb w postaci stylu i techniki, którego efektem są współczesne samochody.

Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione (1988): z okazji 75. rocznicy urodzin Alfego Romeo, w 1985 roku, mediolański producent zaprezentował model 75: sportowego, kompaktowego sedana, który zastąpił Nową Giuliettę (1977-1984) i rozszerzył jej ofertę silnikową. Samochód zaprezentował bardzo indywidualny i wyróżniający się design, który dodatkowo wniósł ze sobą dwie istotne nowości: dwulitrowy silnik z podwójnym zapłonem ("Twin Spark") oraz debiut produkowanego seryjnie silnika turbo (1779 cm³, 155 KM, 215 km/h), pierwszego, w którym zastosowano najnowszy system elektronicznej kontroli turbodoładowania. To właśnie od 75Turbo, w wersji Evoluzione, powstał w 1988 roku samochód przygotowany zgodnie z regulaminem "IMSA" (International Motor Sport Association), który wygrał dwie edycje "Giro d'Italia Automobilistico" (1988 i 1989 rok). Z takim wyposażeniem, 75 osiągnęła moc 335 KM w roku 1988 i 400 KM w następnym. Charakteryzowała się szerokim rozstawem kół i udoskonaloną aerodynamiką, z efektywnym spojlerem tylnym z włókna węglowego. W obydwóch edycjach Giro d'Italia – wyjątkowych wyścigach obejmujących próby prędkościowe na zamkniętych dla ruchu drogach, próby rajdowe oraz prędkościowe na torze - Alfa Corse wystawiła trzy samochody, który zakończyły wyścig na pierwszych trzech miejscach końcowej klasyfikacji, pozostawiając konkurencję daleko z tyłu.

Lancia Delta HF Integrale Gr. A «Safari» (1988): spośród modeli wyprodukowanych przez Lancję na przestrzeni swojej ponad 100-letniej historii, Deltę nie trzeba nikomu przedstawiać: nie tylko dlatego, że była prawdziwym bestsellerem w latach

1979- 1993, ale również dlatego, że zapisała najbardziej chlubne karty w historii wyścigów, zdobywając na przykład sześć razy z rzędu tytuł "Konstruktora" w mistrzostwach świata (1987-1992). Pośród niezliczonych sukcesów odniesionych przez Deltę w wyścigach, Rally Safari zajmuje szczególne miejsce. Te niezwykle wyścigi, potocznie nazywane "Safari", odbyły się po raz pierwszy w 1953 roku, z inicjatywy East African Coronation Safari, aby uczcić koronację królowej Elżbiety II i stały się jednymi z najbardziej wymagających i najtrudniejszych wyścigów dla samochodów i załóg, zmuszonych przemierzać sawannę, stawiając czoła tysiącom nieprzewidzianych okoliczności, na jakie natknęli się w tych warunkach. Dobre dziesięć razy Lancia bezskutecznie próbowała wspiąć się na wyższy stopień podium, co było niezwykle trudne w tych wyjątkowo ciężkich, afrykańskich zawodach. Wreszcie, w 1988 roku, wystawiany egzemplarz, prowadzony przez Mikiego Biasionę, zdołał wyróżnić się, choć nie bez trudności typu „spotkanie” z zebłą, która pozostawiła ślad z prawej strony samochodu. Znaczący wynik został osiągnięty ponownie w następnym roku, a później jeszcze w 1991 roku.

Najbardziej centralna część stoiska będzie zarezerwowana dla słynnego **Fiata S 61 Corsa z 1908 roku** z okazji jego 110. rocznicy urodzin. Po starannie przeprowadzonych przez zespół specjalistów FCA

Heritage pracach konserwatorskich, stał się on gwiazdą działu i dzisiaj cały czas widnieje na stronie głównej oficjalnego portalu. S 61 Corsa stanowi sportową odmianę – przeznaczoną na rynek północnoamerykański - noszącą tą samą nazwę Gran Turismo, wyprodukowaną przez Fiata. Wyprodukowano tylko pięć egzemplarzy tej serii, które z powodzeniem wykorzystywane były w amerykańskich wyścigach przez zespół Corse Fiat. Model ten znajduje się wśród pierwszych samochodów wyścigowych i dlatego może być uznany za protoplastę samochodów Formuły 1. Wyposażony w wytrzymalsze i lżejsze nadwozie, 4-cylindrowy silnik z zaworami w głowicy, samochód brał udział w licznych rajdach w USA w okresie od 1908 do 1912 roku, odnosząc wiele zwycięstw. Wśród nich na szczególną uwagę zasługuje pierwsze i trzecie miejsce w Grand Prix Ameryki w Savannah (w stanie Georgia) w 1908 roku, trzecie miejsce w „500 milach” w Indianapolis w 1911 roku, zwycięstwo na torze Santa Monica w 1912 roku oraz w Grand Prix Ameryki w tym samym roku w Milwaukee.