

Stellantis México: Alfa Romeo inicia la celebración de dos íconos: 100 años del QV y 60 aniversario de Autodelta

- A lo largo de 2023, Alfa Romeo celebra los 100 años del QV y 60 aniversario de Autodelta, dos hitos en su historia de noble deportividad italiana desde 1910
- Dos nuevos logotipos conmemorativos diseñados por el Centro Stile Alfa Romeo
- Nuevos diseños reinterpretan las marcas históricas mientras las proyectan hacia el futuro
- El legendario QV cumple cien años y continúa identificando las creaciones de mayor rendimiento de Alfa Romeo
- Autodelta: El departamento de carreras de Alfa Romeo desde 1963 y campo de entrenamiento para pilotos
- El 5 de marzo de 2023 marcará el 60 aniversario de Autodelta y el 25 de junio los 100 años del QV

February 9, 2023, Ciudad de México - Alfa Romeo ha anunciado el inicio oficial de las celebraciones por el 100 aniversario de la legendaria marca QV y el 60 aniversario de Autodelta, con nuevos logotipos que servirán como símbolo de excelencia en el desempeño de la marca italiana premium. Estos dos emblemas históricos son una expresión de la noble deportividad italiana que se remonta a 1910, que sigue provocando fuertes emociones y un gran orgullo en el espacio de los fanáticos de Alfa Romeo.

Los dos nuevos logos acompañarán los eventos de los clubes y de la marca, así como las diversas actividades de comunicación y novedades que se sucederán a lo largo de 2023. Creados por Centro Stile Alfa Romeo, los dos nuevos logos reinterpretan el diseño desde una perspectiva moderna, proyectándolos hacia el futuro de la marca, que pretende reinventar la deportividad en el siglo XXI. En particular, el centenario del QV tiene la robustez y la elegancia del logotipo histórico, pero evolucionando solo en su punto de color. Un toque cromático contemporáneo que recuerda el pasado glorioso de los legendarios coches Alfa Romeo que han entrado en el imaginario colectivo.

El logotipo de Autodelta es una característica estilística, mantenida y conservada tanto en su apariencia como en sus colores originales. Este símbolo de deportividad sigue siendo querido en la memoria de generaciones de amantes del automovilismo. La nueva versión conmemorativa presenta cambios mínimos pero se inclina hacia lo contemporáneo y se alinea con la identidad actual de Alfa Romeo. Esto es evidente en la nueva fuente Sequel, la misma fuente empleada por Alfa Romeo; el siempre presente tricolor, como orgullosa expresión de sus orígenes; así como la adición de la fecha de aniversario que destaca la longevidad de la marca Autodelta.

Para el 60 aniversario de Autodelta, Alfa Romeo realizará una conferencia en el Museo Alfa Romeo en Arese, Milán, el 5 de marzo, día en que se fundó el departamento de carreras.

El 25 de junio, como parte de las celebraciones del cumpleaños de la marca, tendrá lugar el QV Day, seguido de una conferencia "Backstage", que contará con un desfile abierto a todos los clubes Alfa Romeo.

QV: un símbolo de la deportividad Made in Italian desde 1923

La búsqueda constante de la excelencia se aplicó primero a las carreras y luego se transfirió por completo a los automóviles de producción; esta es, en pocas palabras, la filosofía de Alfa Romeo incrustada en el QV. El símbolo legendario que ha identificado las creaciones de más alto rendimiento de Alfa Romeo, no solo las empleadas en las pistas de carreras de todo el mundo sino también los modelos de producción especial, desde el 15 de abril de 1923.

El primer coche Alfa Romeo adornado con el QV fue el RL "Corsa" del piloto Ugo Sivocci, que ganó la 14ª edición de la Targa Florio en 1923, ganando así el primero de los diez laureles de la marca en esta prestigiosa competición. El mismo símbolo de buena suerte se destacó en el "P2" de Brilli Peri cuando ganó el primer "Campeonato Mundial de

Carreras de Autos" en Monza, 1925, el primero de los cinco títulos mundiales ganados por Alfa Romeo. A finales de la década de 1920, fue, una vez más, el QV el que distinguió durante las carreras los coches Alfa Romeo de la casa matriz de los coches de la Scuderia Ferrari, que tenían como emblema el "cavallino rampante".

En 1950 y 1951, Giuseppe "Nino" Farina y Juan Manuel Fangio llevaron a Alfa Romeo 158 y 159, el icónico "Alfetta", a la victoria en los dos primeros campeonatos mundiales de Fórmula 1. Luego, en la década de 1960, el QV caracterizó la versión "lista para correr" del "Giulia", el "TI Super" y luego se unió al logo del triángulo azul de Autodelta durante varias décadas: desde el "GTA" hasta el "33" a los dos Campeonatos del Mundo del "33 TT 12" (1975) y "33 SC 12" (1977).

La actividad en el deporte motor de Alfa Romeo continuó en la década de 1980 cuando, tras su regreso a la F1 en 1980, volvió a triunfar en las carreras de turismos ("GTV 6 2.5"), seguido por el "DTM" con el "155 V6 Ti" en 1993 y una larguísima serie de victorias del "156 Superturismo" (1998-2004).

Los autos de producción ordinarios de Alfa Romeo también presentaban el QV. Eran modelos de alto rendimiento fabricados entre los años 60 y 80. Algunas llevaban el símbolo en la carrocería, sin que apareciera en la denominación oficial -como "Giulia Sprint GT Veloce" o "1750 GT Veloce"-, mientras que otras, a partir de los años 80, llevaban QV en su denominación oficial, como las distintas versiones del "33 QV" y "164 QV". Entre los años 70 y 80, el QV también evolucionó y estuvo disponible en dos versiones: "Verde" para vehículos más deportivos y "Oro" para configuraciones más refinadas y lujosas.

Con el tiempo, la propia "Q" inicial se convirtió en parte del vocabulario de Alfa Romeo, identificando finalmente las soluciones técnicas más avanzadas: la más famosa de todas es la tracción total Q4, pero también estaba el diferencial autoblocante Q2, así como las transmisiones automáticas Q-System y Q-Tronic.

En 2008, el símbolo QV volvió en el MiTo, mientras que en 2010 regresó en el Giulietta. La última generación de Alfa Romeo nació en 2015 con el lanzamiento del Giulia en su versión QV, propulsado por el nuevo motor V6 2.9 litros BiTurbo de 505 Hp y un desempeño sobresaliente. El coche en forma de Giulia estableció rápidamente un récord de 7'32" en el famoso circuito de Nürburgring. Stelvio, el primer SUV producido por Alfa Romeo, también está en lo más alto de la gama en su versión QV.

Autodelta: el legendario departamento de carreras de Alfa Romeo

El 5 de marzo de 1963, Carlo Chiti y los hermanos Chizzola fundaron una pequeña empresa con sede en Felleto Umberto, cerca de Udine, con el objetivo de colaborar con Alfa Romeo en la construcción del Giulia TZ, un gran turismo compacto diseñado por Zagato, construido sobre el motor y la mecánica del Giulia y equipado con un chasis tubular exclusivo, de ahí el acrónimo Tubolare Zagato. Esto marcó el comienzo de uno de los capítulos más bellos del automovilismo internacional. La empresa pronto se convirtió en el Departamento de Carreras de Alfa Romeo. En 1965 fue comprado por el Biscione con el objetivo de ejecutar la vuelta oficial a las competiciones, tras su retirada del Campeonato del Mundo de F1 en 1951, cuando consiguió su segundo título con el 'Alfetta'.

Por este motivo, la empresa fabricante de automóviles decidió crear una organización de carreras ad hoc, separada físicamente de la planta de producción y con suficiente discreción para tomar decisiones técnicas y deportivas con rapidez. El director general de la nueva realidad industrial y deportiva fue el carismático ingeniero Carlo Chiti, que trasladó Autodelta a unos almacenes anónimos de Settimo Milanese, no lejos de Arese. Aquí es de donde vendrían algunos de los autos de carreras Alfa Romeo más famosos, incluido el legendario Giulia Sprint GTA de 1965, que ganó tres "Challenge Europeo Marche" consecutivos, docenas de campeonatos nacionales y cientos de carreras individuales en todo el mundo. Dato curioso: el Giulia Sprint GTA fue el primer turismo en competir en el Nordschleife de Nürburgring en menos de 10 minutos.

En 1967, Alfa Romeo decidió dar el gran paso hacia la categoría de "prototipos", el principal escenario internacional del automovilismo en ese momento, con el modelo "33/2 litros" ganando su primer trofeo cuando debutó en Fléron, Bélgica. Al año siguiente, los autos prototipo de Autodelta obtuvieron la victoria en la categoría en las 24 horas de Daytona, los 1000 km de Nürburgring, los 500 km de Imola y las 24 horas de Le Mans. El "33 TT 12" de 1975 (probablemente el año más exitoso para Autodelta) también fue destacable. El modelo ayudó a Autodelta a ganar el "Campeonato Mundial de Marche", repitiendo la victoria dos años después con el "33 SC 12". Posteriormente,

Autodelta se hizo cargo de la gestión de todos los programas deportivos de Alfa Romeo, desde el trofeo Alfasud hasta la Fórmula 1. En 1984 Carlo Chiti abandonó la empresa, y al año siguiente Autodelta fue despedida. Para concluir, cabe recordar que Autodelta también fue un campo de entrenamiento formidable para muchos pilotos italianos, incluidos Andrea De Adamich, Arturo Merzario, Andrea De Cesaris, Bruno Giacomelli, Giorgio Francia y otros tantos campeones extranjeros: Jochen Rindt, Jacky Ickx, Jean Pierre Jarier y Mario Andretti.

#AlfaRomeo

-###-

Additional information and news from Stellantis are available at: <https://media.stellantisnorthamerica.com>