

Alfa Romeo 33 Stradale: il coraggio di sognare

- Alfa Romeo è lieta di annunciare il ritorno della leggendaria 33 Stradale, icona degli anni Sessanta, da molti reputata tra le auto più belle di sempre e derivata direttamente dalla Tipo 33 che fu protagonista del motorsport mondiale.
- Un progetto che celebra con rispetto la storia del Marchio, proiettandolo nel futuro. La nuova 33 Stradale rappresenta un link ideale tra il passato termico e il futuro elettrico, ottenuto reinterpretando in modo scrupoloso e rispettoso gli stilemi della 33 Stradale del 1967. Una vettura che assume il ruolo di manifesto Alfa Romeo e che anticipa alcuni dettagli del futuro del Brand.
- Dopo oltre 50 anni, Alfa Romeo rientra nel mondo delle "fuoriserie" con una produzione limitata a soli 33 esemplari, tutti già venduti.
- Una "fuoriserie" omologata a uso stradale: la 33 stradale assicura performance d'eccellenza in pista, ed è stata concepita senza compromessi in termini di comfort e semplicità di utilizzo anche nell'impiego quotidiano.
- Prodotta artigianalmente presso la carrozzeria Touring Superleggera con standard di qualità sartoriali, che garantiscono una maniacale cura del dettaglio. Ciascuna vettura è concepita per essere un'opera d'arte unica e irripetibile, che ha l'ambizione di entrare nella storia di Alfa Romeo.
- Livello di personalizzazione senza precedenti: per garantire l'unicità di ogni esemplare è nata la "Bottega", un team di professionisti Alfa Romeo che hanno coinvolto i clienti fin dall'inizio per creare insieme la propria vettura, unica in ogni dettaglio, fino alla possibilità di "firmare" il numero di telaio.
- Il progetto conferma l'attitudine di Alfa Romeo alla produzione di esclusive few-off attraverso processi artigianali, innovazione tecnologica e una profonda interazione con i clienti.
- Il progetto è frutto della passione del team Alfa Romeo, che ha voluto fortemente realizzare qualcosa di unico nel panorama automobilistico e nel gruppo Stellantis, ma soprattutto all'altezza della storia del marchio. L'occasione di una vita per chi ama le auto e ha fatto della propria passione un lavoro: un sogno che si avvera.

Alfa Romeo è lieta di annunciare la rinascita della "fuoriserie" 33 Stradale, un vero e proprio "manifesto" di ciò che il marchio italiano può fare - e farà - in termini di stile ed esperienza di guida. Realizzata in soli 33 esemplari esclusivi, con un processo artigianale unico, la nuova coupé a "due posti secchi", coniuga heritage e futuro del marchio simbolo di nobile sportività italiana.

Per trasformare un sogno in realtà è necessario, prima di tutto, una buona dose di coraggio e un pizzico di sana follia. Gli stessi ingredienti con cui nacque nel 1967 l'auto considerata da molti tra le più belle di sempre: la 33 Stradale. Oggi, con la stessa audacia e visione, il team Alfa Romeo ha ideato e sviluppato la nuova 33 Stradale, un'autentica opera d'arte in movimento, generata dal perfetto connubio di bellezza e tecnica. Il suo obiettivo è regalare l'esperienza di guida più esaltante e il fascino immortale di un'icona a una ristrettissima cerchia di appassionati, che hanno creduto fin dall'inizio nel progetto. La nuova 33 Stradale, infatti, nasce nella neonata "Bottega" Alfa Romeo dove designer, ingegneri e storici del marchio hanno prima ascoltato i potenziali acquirenti per poi realizzarla insieme, esattamente come avveniva nelle botteghe artigianali rinascimentali o nelle officine dei famosi carrozzieri italiani negli anni Sessanta.

Dichiara Jean-Philippe Imperato, CEO del marchio Alfa Romeo:

"Con la nuova 33 Stradale abbiamo voluto creare qualcosa che fosse all'altezza del nostro passato, al servizio del Marchio, di cui gli Alfisti potessero essere orgogliosi. Questo risultato poteva essere raggiunto soltanto grazie alla competenza, il rigore e la passione del nostro Team, con il supporto di un gruppo dirigenziale che ha la chiara ambizione di contribuire a scrivere il futuro del marchio, nel totale rispetto della sua storia unica. È la prima "fuoriserie" del Marchio dal 1969, e prometto non sarà l'ultima".

Massima espressione di "bellezza necessaria"

Frutto del Centro Stile Alfa Romeo, la nuova 33 Stradale si ispira al modello storico del 1967 arricchendo la sua bellezza scultorea con alcuni elementi di design del nuovo linguaggio stilistico di Alfa Romeo. Gli esterni sono caratterizzati da un perfetto equilibrio tra proporzioni, volumi e trattamento delle superfici, rappresentando l'epitome della "bellezza necessaria" di Alfa Romeo. La parte frontale presenta un volume possente e muscoloso, su cui spicca l'iconico scudetto e gruppi ottici dalla forma complessa su base ellittica. La linea laterale è dinamica e slanciata, con porte ad apertura "elitra" e due ampie prese d'aria

lateral. Il corpo vettura è proiettato in avanti, con superfici modellate secondo i criteri tipici dell'espressione formale Alfa Romeo. Inoltre, grazie all'apertura ad angolo delle porte e **all'ampia vetratura avvolgente del tetto**, il conducente gode di una vista unica, molto simile a quella che vivrebbe nella cabina di un jet. L'immagine complessiva offerta dall'apertura dei cofani e delle porte esalta l'aspetto scenografico della vettura. **Il posteriore "brutale"** è bilanciato dal frontale sinuoso e l'altezza massima non si trova all'altezza del parabrezza, come su qualsiasi altra vettura sportiva, ma al centro del tetto. In particolare, la zona posteriore esprime la forza della vettura grazie alla **coda tronca, ad una grafica a "V" e ai fanali posteriori tondi**. L'efficienza aerodinamica è confermata da **un Cx di 0.375 a zero Cz (downlift) - per precisa scelta senza ausilio di sistemi attivi**.

L'essenzialità del design e dei materiali contraddistingue anche gli interni, essendo tutto concepito e finalizzato al massimo coinvolgimento dell'esperienza di guida. In particolare, l'abitacolo è stato disegnato riducendo al minimo quei componenti che possono distrarre il *driver*. Lo dimostrano i pochi comandi utili alla guida che trovano spazio sulla consolle centrale. Davanti al pilota è collocato un display che, grazie ad una tridimensionalità del "cannocchiale" ad esso applicato, coinvolge il guidatore in un'interazione unica nel suo genere. Il volante, privo di tutti i tasti normalmente in esso collocati, lascia assaporare il puro piacere di guida. Come all'interno di un abitacolo di un aereo, i comandi si trovano collocati su livelli differenti, sulla consolle bassa centrale e su una consolle alta, ricavata sul rivestimento centrale dell'interno del tetto. Gli interni sono offerti in **due allestimenti: "Tributo" e "Alfa Corse"**. La plancia e il tunnel centrale, ispirati all'aviazione, utilizzano materiali come alluminio, fibra di carbonio, pelle e Alcantara. I sedili avvolgenti, rivestiti in pelle Poltrona Frau, reinterpretano quelli della progenitrice, garantendo comfort ed ergonomia. Ogni dettaglio è studiato per creare un ambiente esclusivo e coinvolgente, mantenendo l'eredità estetica e tecnica della 33 Stradale del 1967.

Esperienza di guida unica

Il team Alfa Romeo si è prefissato l'ambizioso obiettivo di offrire un'esperienza di guida da vettura da pista, ma adatta all'uso quotidiano su strada, senza compromessi su comfort e semplicità di utilizzo anche nell'impiego quotidiano. Per questo motivo, la **nuova 33 Stradale vanta il meglio dell'ingegneria Alfa Romeo**, come dimostrano le sospensioni a doppio braccio con ammortizzatori attivi e l'evoluzione del propulsore V6.

La nuova "fuoriserie" Alfa Romeo può essere equipaggiata con un motore biturbo V6 da oltre 620 CV o in configurazione BEV da oltre 750hp. Le prestazioni sono eccellenti in entrambe le versioni. La velocità massima è di 333 km/h mentre l'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in meno di 3 secondi. Le sospensioni a doppio braccio con ammortizzatori attivi e il sollevatore dell'avantreno assicurano maneggevolezza e comfort. Il sistema frenante Alfa Romeo Brake-By-Wire e i freni carbo-ceramici di Brembo offrono prestazioni di alto livello.

Il telaio ad H in alluminio e la monoscocca in fibra di carbonio garantiscono rigidità e leggerezza. Sempre per garantire elevati doti di rigidità e di sicurezza è stata ingegnerizzata una struttura del tetto in fibra di carbonio e alluminio con cerniere per fissare le porte a farfalla. Anche le cornici dei vetri sono in carbonio mentre il lunotto posteriore è in policarbonato.

Il set up della vettura vedrà il supporto del pilota di F1 Valtteri Bottas sulla leggendaria pista di Balocco, portando in questo modo l'esperienza della F1 nella guida quotidiana e assicurando l'inconfondibile handling Alfa Romeo.

La "bottega"

Con il progetto 33 nasce la "Bottega" Alfa Romeo, un team di professionisti che ha lavorato a stretto contatto con i clienti per progettare 33 esemplari unici ed esclusivi. La "Bottega" si ispira alle botteghe rinascimentali e ai carrozzieri degli anni '60, realizzando opere d'arte di pura bellezza e seguendo le indicazioni dei committenti. I clienti sono stati coinvolti nel processo creativo fin dall'inizio del progetto. I primi incontri con alcuni di loro sono avvenuti in occasione del Gran Premio di Monza del 2022, e hanno avuto la possibilità di esprimere i propri desideri sulla loro vettura. In poche settimane tutti e 33 gli esemplari sono stati venduti. La sede della Bottega è presso la Sala del Consiglio del Museo di Arese, dove nel 1967 era stato approvato il progetto della 33 Stradale. Infine, spetta al comitato 33 approvare le richieste dei clienti, assicurando il rispetto della storia e dell'iconicità della vettura. Si tratta di un comitato specifico presieduto dal CEO di Alfa Romeo e composto dai responsabili di diversi dipartimenti del marchio.

Artigianalità e innovazione per un livello di personalizzazione senza precedenti

La nuova "fuoriserie" sarà prodotta in soli 33 esemplari attraverso un programma dedicato che ha permesso ai clienti di sviluppare insieme al team di sviluppo Alfa Romeo elementi stilistici funzionali: prese d'aria,

ruote, e anche il distintivo scudetto frontale. Ciò significa che non ci saranno al mondo mai due vetture identiche, rendendole di fatto capolavori "a quattro ruote", che avranno l'ambizione di entrare di diritto nella storia di Alfa Romeo. Unicità che si dimostra anche con una procedura di registrazione esclusiva che permette al cliente di "firmare" il numero del telaio. Il VIN specifico prevede infatti 8 digits a scelta del cliente e viene riportato anche sul tunnel centrale. Forte di una consolidata esperienza nel campo del tailor-made automobilistico più esclusivo, Alfa Romeo si avvarrà, per la costruzione delle vetture, della artigianalità della Carrozzeria Touring Superleggera garantendo così standard di qualità sartoriali che garantiscono una maniacale cura del dettaglio.

Alle origini del mito

La 33 Stradale del 1967 derivata direttamente dalla Tipo 33, regina del motorsport mondiale di quegli anni. Il progetto 33 segna il ritorno di Alfa Romeo alle competizioni, guidato dall'allora Presidente del marchio Giuseppe Eugenio Luraghi e da Carlo Chiti di Autodelta, il neonato reparto corse. Per l'esordio viene scelta la cronoscalata di Fléron, vicino a Liegi; a guidare l'auto è il capo-collaudatore dell'Autodelta, Teodoro Zeccoli. È il 12 marzo 1967 la 33 entra nel mondo delle competizioni. E vince subito. È la prima di una lunga serie di successi sui circuiti più prestigiosi che la porterà sul tetto del mondo, con le vittorie nel Campionato Marche del '75 e del '77. Sull'onda dell'entusiasmo sportivo, Alfa Romeo decide di produrre la 33 in piccolissima serie per i privati, una "fuoriserie" che combinasse le prestazioni della Tipo 33 da competizione con il comfort e la guidabilità adatte all'uso quotidiano. Il design viene affidato a Franco Scaglione, che mette nel progetto della 33 Stradale tutta la sua perizia tecnica e audacia creativa, creando un capolavoro in cui l'innovazione di stile si fonde con la ricerca dell'aerodinamica e della funzionalità. Il design della 33 Stradale del 1967, quintessenza della bellezza in un'automobile, è quasi impossibile da descrivere: a esprimerlo sono l'equilibrio delle forme, la purezza delle linee, l'eleganza di ogni minimo dettaglio. Tra il 1967 e il 1969 sono stati prodotti solo 18 esemplari, uno custodito oggi nel Museo di Arese, rendendola estremamente rara e ambita dai collezionisti. Sei di questi telai vennero impiegati per realizzare altrettanti prototipi, che anticipano due decenni di design automobilistico: la Carabo (1968), la P33 Roadster GS (1968), la 33/2 Coupé Speciale (1969), la Cuneo (1971) e l'Iguana (1969) la Navajo (1976). Insomma, la 33 Stradale è un modello leggendario che ha segnato non solo la storia di Alfa Romeo, ma anche quella del design italiano.

DESIGN – MANIFESTO DI BELLEZZA NECESSARIA

- La linea sensuale e attraente rende questa "fuoriserie" unica, coniugando bellezza e prestazioni.
- Gli esterni sono caratterizzati da un perfetto equilibrio tra proporzioni, volumi e trattamento delle superfici, rappresentando l'epitome della "bellezza necessaria" di Alfa Romeo.
- Il frontale presenta le sinuose rotondità tipiche di Alfa Romeo, con richiami all'inconfondibile "V" sul cofano e l'iconico scudetto.
- Il design laterale è slanciato e dinamico, con prese d'aria laterali e porte a "elitra" che esaltano l'accessibilità ed ergonomia e offrono una vista panoramica unica per il conducente.
- Il posteriore esprime l'essenza "brutale" della 33 Stradale, con una grafica a "V" e fanali posteriori tondi.
- L'efficienza aerodinamica è confermata da un eccellente Cx di 0,375, raggiunto senza l'ausilio di dispositivi di aerodinamica attiva.
- Gli interni offrono due allestimenti base, "Tributo" e "Alfa Corse", caratterizzati da materiali di alta qualità e design ispirato all'antesignana del 1967.
- Il volante sportivo e la strumentazione "a cannocchiale" enfatizzano il concetto di *driver oriented*, con un feeling di guida preciso e diretto.
- La plancia e il tunnel centrale presentano dettagli "meccanici" ispirati all'aviazione mentre i sedili avvolgenti e i pannelli porte contribuiscono a creare un ambiente esclusivo e confortevole.

Alejandro Mesonero - Romanos, head of Alfa Romeo Design: *"Il progetto 33 Stradale ha preso vita grazie alla passione e alla dedizione di un ristretto gruppo di designers ed ingegneri del Centro Stile Alfa Romeo. Il design si ispira con rispetto al capolavoro di Franco Scaglione del 1967 con un audace sguardo rivolto alle linee dei futuri modelli Alfa Romeo. Il risultato è il frutto delle competenze e della migliore tradizione del design italiano. Un vero e proprio manifesto di "bellezza essenziale": poche linee, sensuali e allo stesso tempo potenti capaci di suscitare desiderio e forti emozioni".*

La linea sensuale e attraente, opera del Centro Stile Alfa Romeo, rende unica questa "fuoriserie" coniugando bellezza e prestazioni. Con il giusto rispetto che si deve ad un'autentica icona, ma con altrettanta personalità e audacia, il Centro Stile Alfa Romeo ha iniziato a studiarne le proporzioni e l'armonia delle linee, evolvendo ed arricchendo la sua bellezza scultorea

con alcuni elementi di design del nuovo linguaggio stilistico di Alfa Romeo. Le proporzioni della vettura sono perfettamente in linea con l'originale: il passo rispetto alla lunghezza, il diametro delle ruote rispetto all'altezza. Inoltre, dettagli del design si sono evoluti ma l'ispirazione è rimasta la stessa: il posteriore "brutale" è bilanciato dal frontale sinuoso e l'altezza massima non si trova all'altezza del parabrezza, come su qualsiasi altra vettura sportiva, ma al centro del tetto.

ESTERNI

Fin dal primo sguardo si è rapiti dal perfetto equilibrio tra le proporzioni, i volumi e il trattamento delle superfici della nuova 33 Stradale. Un connubio emozionante che rappresenta l'epitome della "bellezza necessaria", ossia quel principio creativo, insito nel DNA del marchio, che vede estetica e tecnica profondamente correlati tra loro.

Frontale: la 33 Stradale si presenta con volume, possente e muscoloso, contraddistinto dalle sinuose rotondità tipiche di Alfa Romeo di cui appunto la 33 Stradale del 1967 rappresenta la massima espressione. Sono anche presenti alcuni stilemi che fanno riferimento all'inconfondibile "V" sul cofano - con questo termine si identifica il componente unico che integra cofano e parafango - che richiama l'uscita d'aria della 33/2. Inoltre, sulla parte frontale della vettura è incastonato il caratteristico "scudetto" Alfa Romeo - in fibra di carbonio ed è a scelta del cliente la versione con logo classico o tridimensionale - punto di convergenza delle due nervature che corrono sul frontale. I lineamenti ed il DNA della 33 storica vengono preservati nello sguardo della vettura estremamente evocativo e identitario. Questo è il risultato dei gruppi ottici dalla forma complessa su base ellittica, all'interno dei quali risiedono affinati oggetti di design e tecnologia per dar vita alle funzioni e alle prestazioni in chiave moderna. Infine, completano il design della zona frontale le appendici aerodinamiche in fibra di carbonio collocate nella parte inferiore.

Laterale: fortemente slanciata e dinamica, la fiancata trasferisce idealmente sull'asse posteriore tutta la potenza e l'energia espressa dalla forte muscolarità della vettura. Due ampie prese d'aria laterali, necessarie per il raffreddamento dell'intercooler, definiscono graficamente e volumetricamente l'origine e lo sviluppo della muscolatura posteriore. Il corpo vettura è proiettato in avanti, con superfici modellate secondo i criteri tipici dell'espressione formale Alfa Romeo. Le

sezioni cilindriche ed i trattamenti tipici del marchio conferiscono quella caratteristica sensualità che accomuna la vettura storica e l'attuale. Una caratteristica che è stata volutamente ripresa è quella relativa all'apertura del cofango anteriore e posteriore. Lo stesso avviene oggi sulla nuova creazione Alfa Romeo, offrendo tanto un'apertura scenografica quanto un accesso rapido alle parti meccaniche in pieno stile racing. Un discorso a parte meritano le porte con apertura a "elitra". Queste, oltre a rendere omaggio alla 33 Stradale storica che per prima le introdusse, garantiscono un'ottima accessibilità ed ergonomia grazie al loro cinematismo. Inoltre, grazie all'apertura ad angolo delle porte e all'ampia vetratura avvolgente del tetto, il conducente gode di una vista unica sulla strada, sul paesaggio e sul cielo, tanto da poter vivere la stessa percezione che avrebbe in una cabina di un jet. L'immagine complessiva offerta dall'apertura dei cofanghi e delle porte esaltano l'aspetto scenografico della vettura.

Posteriore: è la zona della vettura che racchiude l'essenza "brutale" della Stradale. La coda tronca, grazie ad una grafica centrale a "V", porta la percezione del colore della carrozzeria in alto e lascia in basso a sbalzo la parte tecnica in fibra di carbonio a vista. I fanali posteriori, profondamente evoluti, rappresentano un forte richiamo a quelli tondi dell'antesignana. L'indicatore di direzione laterale si scompone in due parti, una integrata al centro del fanale posteriore ed un'altra che affiora nella parte laterale del parafrangente dando vita ad una rivisitazione delle uscite d'aria laterali dietro alla ruota posteriore.

Aerodinamica: lo sviluppo degli esterni della 33 Stradale è stato caratterizzato sin dall'inizio dall'esigenza di esaltare lo stile della vettura e le caratteristiche tecniche sia dal punto di vista dinamico che aerodinamico; per questa ragione tutte le soluzioni di stile adottate sono state ottimizzate in funzione dell'obiettivo ultimo: le prestazioni. Ad esempio, il faro anteriore, nella parte sottostante, integra anche una presa d'aria per dirigere opportunamente il flusso d'aria e alimentare il radiatore e, nella zona laterale, da origine ad uno slot aerodinamico che ha il fine di migliorare il Cx della vettura. Allo stesso modo, il braccio di supporto degli specchietti retrovisori ha il doppio ruolo di "spoiler" che indirizza il flusso d'aria verso le prese laterali allo scopo di massimizzarne le prestazioni. Queste soluzioni, unite alle forme scultoree, consentono alla 33 Stradale di raggiungere i massimi livelli di efficienza aerodinamica. L'aria avvolge la vettura e segue il suo percorso naturale, non ostacolata da spigoli e irregolarità. Si crea così un effetto "suolo"

che contribuisce ad aumentare la stabilità alle alte velocità. Allo stesso modo, attraverso una minuziosa analisi CFD prima e con i test in galleria del vento dopo, è stato possibile ottenere, senza l'ausilio di sistemi di aerodinamica attiva, un eccellente Cx (coefficiente di resistenza aerodinamica): 0,375.

INTERNI

L'essenzialità del design e dei materiali contraddistingue anche gli interni - disponibili nelle configurazioni **Tributo**, omaggio alla vettura storica, e **Alfa Corse** quale espressione di massima sportività- essendo tutto concepito e finalizzato al massimo coinvolgimento dell'esperienza di guida. All'interno della 33 si respira, come sulla vettura storica, il preciso intento di offrire un approccio alla guida totalmente depurato da tutte le interazioni necessarie sulle vetture convenzionali. Pochi comandi utili alla guida trovano spazio sulla consolle centrale. Davanti al guidatore è collocato un display che, grazie ad una tridimensionalità del "cannocchiale" ad esso applicato, coinvolge il guidatore in una interazione unica nel suo genere. Il volante, come ogni Alfa Romeo, è il primo "mezzo di comunicazione" con la vettura; anch'esso privo di tutti i tasti normalmente in esso collocati, lascia assaporare il puro piacere di guida grazie anche alle preziose palette del cambio in alluminio. Come all'interno di un abitacolo di un jet, i comandi si trovano collocati su livelli differenti: sulla consolle bassa centrale e su una consolle superiore, ricavata sul rivestimento centrale del tetto.

Volante sportivo e cluster "a cannocchiale": la 33 Stradale esalta il concetto di *driver oriented* grazie a due elementi fondamentali per qualunque Alfa Romeo: il volante e la strumentazione di guida. Il primo è compatto e dalla forma sportiva, assicurando così un feeling dello sterzo preciso e diretto, ed è impreziosito dalla pulizia delle linee, in quanto privo di comandi sul volante, e dalle tre razze in alluminio in un caso (Tributo) o in fibra di carbonio nell'altro (Alfa Corse). Il secondo elemento distintivo è il quadro strumenti "a cannocchiale", di chiara matrice stilistica Alfa Romeo, che riunisce tutte le informazioni necessarie alla guida. A seconda della modalità di guida selezionata, "Strada" o "Pista", il quadro strumenti presenta una grafica di facile lettura, che gli permette di tenere tutto sotto controllo senza distrazioni da comandi che risulterebbero superflui su questa tipologia di vettura.

Plancia e tunnel centrale: ispirato al mondo dell'aviazione, un ambito che è intrinsecamente legato alla storia del marchio, il tunnel centrale è

caratterizzato da alcuni tasti "meccanici" per quelle poche funzioni dove non si deve assolutamente lasciare spazio a dubbi o errori. Dunque, persino l'avviamento della nuova 33 Stradale è un'esperienza coinvolgente da gustare fino in fondo. La plancia, semplice ed improntata alla fruizione delle funzioni, è caratterizzata dall'accostamento tra la fredda solidità dell'alluminio e/o della fibra di carbonio e il calore e la morbidezza della pelle e/o dell'Alcantara. Le consuete bocchette di ventilazione sono celate nel volume della plancia rendendola un elemento pulito e sportivamente elegante. Inoltre, tra la plancia e il tunnel centrale è incastonato un display di grandi dimensioni a scomparsa da cui gestire tutte le impostazioni della "fuoriserie" Alfa Romeo. Infine, ogni esemplare è dotato di un raffinato e potente sistema audio Premium con sette altoparlanti per una totale immersione sonora.

Sedili e pannelli porte: confortevoli e avvolgenti, i sedili, rivestiti in pelle Poltrona Frau, sono la reinterpretazione contemporanea di quelli originali, come dimostrano i colori e i famosi "cannelloni" laterali e presentano sei comandi elettrici e quattro vie lombari. Infine, gli stessi materiali e colori dei sedili sono impiegati per rivestire i pannelli porta, la plancia, il cockpit e il tunnel centrale creando così un ambiente esclusivo.

TECNICA - ESPERIENZA DI GUIDA INDIMENTICABILE

- La nuova 33 Stradale vanta il meglio dell'ingegneria Made in Alfa Romeo, tra cui le sospensioni a doppio braccio con ammortizzatori attivi e l'evoluzione del propulsore V6, che già equipaggiano le più performanti vetture del brand italiano.
- A disposizione un motore biturbo 3.0L V6 da oltre 620 CV, con cambio DCT a 8 velocità, trazione posteriore e differenziale elettronico a slittamento limitato oppure in configurazione BEV con una potenza di oltre 750hp e autonomia stimata in 450 km (WLTP).
- 333 km/h di velocità massima indicata e accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 3 secondi, frenata da 100km/h a 0 in meno di 33m.
- Telaio con frame ad H in alluminio e monoscocca in fibra di carbonio: la struttura leggera e rigida ottimizza l'agilità e la guidabilità della vettura.
- Sospensioni a doppio braccio con ammortizzatori attivi, per una maneggevolezza eccezionale e un comfort senza paragoni, e sollevatore dell'avantreno per la gestione degli ostacoli sulla strada.

- **Il set up si avvarrà della collaborazione del pilota di F1 Valtteri Bottas per offrire un'esperienza di guida da vettura da pista ma adatta all'uso quotidiano su strada.**

Al team Alfa Romeo dedicato alla nuova 33 Stradale era stato dato un obiettivo ambizioso: offrire un'esperienza di guida da vettura da pista ma in un impiego quotidiano su strada, dove potersi emozionare anche se non si è un pilota professionista. La nuova 33 Stradale è infatti omologata all'uso stradale ma vanta livelli superiori di prestazioni, guidabilità e comfort. Per garantire questo, tutti e 33 gli esemplari saranno sviluppati, testati e certificati da un team di ingegneri dedicati che si avvarrà della collaborazione del pilota di F1 Valtteri Bottas. Infatti, il campione finlandese supporterà il set up della vettura sulla pista di Balocco (VC), portando in questo modo l'esperienza della F1 nella guida quotidiana e assicurando l'inconfondibile handling Alfa Romeo.

Di seguito gli elementi che concorrono maggiormente alle performance straordinarie della nuova "fuoriserie" del marchio globale italiano.

Motorizzazioni ICE e BEV: la 33 Stradale può essere equipaggiata con un motore biturbo 3.0L V6 da oltre 620 CV, con cambio DCT a 8 velocità, trazione posteriore e differenziale elettronico a slittamento limitato oppure in configurazione BEV con una potenza di oltre 750hp e autonomia stimata in 450 km (WLTP). In dettaglio, il propulsore ICE è l'evoluzione del V6 che già equipaggia le più performanti vetture del brand italiano. Il nuovo propulsore è montato al centro longitudinalmente e consente alla vettura di raggiungere 333 km/h di velocità massima, un'accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 3 secondi. Senza contare che il pilota può selezionare la modalità di guida utilizzando gli interruttori presenti sul tunnel centrale: Strada e Pista. La prima è la modalità Strada, presente all'avviamento della vettura, che assicura comfort e piacere di guida: erogazione potenza regolare, consueta sensibilità ai pedali, sospensioni morbide, cambio fluido e valvole di scarico attive aperte solo sopra i 5.000 giri/min. In modalità Pista, il cliente sceglie una guida adrenalinica: la potenza è massima, i pedali sono ancora più reattivi e le sospensioni rigide; nell'equipaggiamento con motore biturbo V6, cambiate rapide e valvole di scarico attive sempre aperte. Inoltre in questa configurazione, il driver può decidere di disattivare il controllo della trazione (ESC OFF).

Telaio con frame ad H in alluminio e monoscocca in fibra di carbonio: lo sviluppo dinamico e la messa a punto sono effettuati sfruttando la

flessibilità offerta dalla struttura rigida e leggera della 33 Stradale, per la quale si è fatto largo uso di materiali leggeri, frutto di una produzione che unisce processi di alta tecnologia alla più rigorosa cura artigianale. In dettaglio, il telaio ad H è in alluminio per ottenere la massima rigidità torsionale a garanzia di una guida sempre precisa e sicura, mentre la monoscocca è in fibra di carbonio. Si tratta di una scelta motivata dall'esigenza di ridurre al massimo i pesi ma anche di ottimizzare il baricentro della vettura a tutto vantaggio dell'agilità e della guidabilità nei percorsi più impegnativi. Sempre per garantire elevati doti di rigidezza e di sicurezza è stato ingegnerizzata una struttura del tetto in fibra di carbonio e alluminio con cerniere appositamente sviluppate per fissare le porte a farfalla. Anche le cornici dei vetri sono in carbonio mentre il lunotto posteriore è in policarbonato.

Sospensioni: la nuova 33 Stradale adotta uno schema di sospensioni a doppio braccio con ammortizzatori attivi e sterzo semi-virtuale su entrambi gli assi anteriori e posteriori. Questa tecnologia, 100% Alfa Romeo, consente il miglior controllo del volante e il massimo grado di precisione di sterzata. Inoltre, assicura alte accelerazioni laterali garantendo la migliore maneggevolezza in qualsiasi condizione di guida. Inoltre, il sistema è in grado di filtrare la ruvidità della superficie stradale offrendo così un migliore comfort al conducente.

Sollevatore dell'avantreno: il sistema consente di sollevare la zona inferiore anteriore in caso di ostacoli, come dossi, rotaie o per entrare in parcheggi o garage, in modo da evitare danni alla carrozzeria. Il conducente può attivare questa funzione tramite il comando "Assetto" presente sulla console centrale, procedendo a una velocità inferiore a 40 km/h. Il sistema idraulico solleva l'asse anteriore di circa 50 mm per superare l'ostacolo e poi lo riporta all'altezza standard disattivando manualmente il sistema o superando il limite di velocità.

Controlli di prestazione: per vivere appieno l'esaltante esperienza di guida a bordo della 33 Stradale è possibile impostare alcuni parametri. Ad esempio, quando la vettura è in modalità "Pista", si può avviare la procedura di "Partenza Veloce" utilizzando il tasto "Quadrifoglio" presente sul tunnel centrale. Il sistema agisce sul cambio, sul controllo di trazione e sulla potenza per massimizzare l'accelerazione evitando lo slittamento delle ruote. Invece, con il commutatore "Sospensioni", il pilota può modificare le impostazioni delle sospensioni in entrambe le

modalità di guida, passando da morbide a medie quando è in modalità "Strada" oppure da rigide a medie se sta procedendo con la funzione "Pista" attivata.

Sistema frenante: la nuova 33 Stradale è dotata del sistema frenante integrato Alfa Romeo Brake-By-Wire che consente sia il controllo della pressione frenante sia di adattare la sensazione del pedale sempre stabile, anche in base alle diverse modalità di guida. Prodotti da Brembo per Alfa Romeo, i freni carbon-ceramici garantiscono alte prestazioni e assicurano una frenata reattiva con effetto di dissolvenza ridotto ad alte temperature. All'anteriore e al posteriore i dischi sono di tipo ventilato e forato con, davanti, pinza monoblocco in alluminio a 6 pistoni e dietro a 4 pistoni. Oltre ai classici colori Rosso, Nero e Giallo, le pinze possono essere personalizzate con soluzioni cromatiche a richiesta.

LA "BOTTEGA" - ARTIGIANI AL SERVIZIO DEL CLIENTE

- **Ispirato alle botteghe rinascimentali e alle carrozzerie degli anni 60, un team di professionisti Alfa Romeo ha lavorato con i clienti per progettare 33 esemplari unici ed esclusivi.**
- **Tutti e 33 esemplari della nuova "fuoriserie" Alfa Romeo sono stati venduti in poche settimane.**
- **Il comitato 33 è presieduto dal CEO di Alfa Romeo e composto da responsabili di diversi dipartimenti approva le richieste dei clienti, assicurando il rispetto della storia e dell'iconicità della vettura.**

Creare un'opera d'arte unica e irripetibile, plasmando materia e colori in una forma di pura bellezza. È un principio che affonda le proprie radici nel Rinascimento italiano, dove i maestri artigiani davano vita a oggetti di grande fascino e qualità seguendo le indicazioni del committente. La stessa filosofia ha caratterizzato le officine dei più famosi carrozzieri italiani degli anni Sessanta che, su richiesta di Case automobilistiche o singoli acquirenti, realizzarono a mano alcune delle più belle icone dell'industria automobilistica. Oggi lo stesso principio rivive nella "Bottega", un team di professionisti Alfa Romeo che ha lavorato un anno, a stretto contatto con i clienti, per arrivare prima alla definizione del concept della nuova 33 Stradale e poi a progettare 33 esemplari unici ed esclusivi.

I primi incontri con i potenziali acquirenti si sono tenuti in occasione del Gran Premio di Monza del 2022, dove collezionisti e appassionati del marchio hanno potuto apprezzare i primi disegni della vettura scaturite

dalla passione e dall'orgoglio del Centro Stile Alfa Romeo. L'idea di far rivivere l'icona toccò così profondamente questi appassionati che, in poche settimane, tutti e 33 esemplari erano stati venduti.

Alfa Romeo decide così di riaprire la Sala del Consiglio del Museo di Arese, dove nel 1967 era stato approvato il progetto della 33 Stradale, per diventare la sede ufficiale della Bottega. Qui sono stati accolti tutti i clienti per raccogliere i desideri sulla loro vettura, nel pieno rispetto della storia e dell'iconicità della capostipite.

Un compito di grande responsabilità che spetta al comitato 33 presieduto dal CEO di Alfa Romeo e composto dai responsabili di otto dipartimenti del marchio: Design, Heritage, Museo di Arese, Prodotto, Progetti Strategici, Marketing, Comunicazione e Motorsport. Se approvate, le richieste di ciascun cliente vengono successivamente vagliate dall'Ingegneria per verificarne la fattibilità produttiva.

ARTIGIANALITÀ E INNOVAZIONE PER UN LIVELLO DI PERSONALIZZAZIONE SENZA PRECEDENTI

- **Prodotta in soli 33 esemplari, ognuno personalizzato e reso unico da numerose varianti di tinte di carrozzerie esclusive, rivestimenti pregiati e materiali innovativi.**
- **Alfa Romeo si avvarrà della collaborazione della Carrozzeria Touring Superleggera per la realizzazione di questa few-off, mescolando processi artigianali, innovazione, tecnologica e desideri dei clienti.**
- **I clienti possono scegliere tra quattro livree esclusive, differenti finiture in fibra di carbonio e diversi loghi.**
- **Due stili distinti per gli interni: "Tributo" con pelle e alluminio e "Alfa Corse" con fibra di carbonio e alcantara, entrambi con diverse combinazioni di colori e finiture per esaltare il carattere della vettura.**

La 33 Stradale sarà prodotta in soli 33 esemplari personalizzati scegliendo fra numerose varianti tra tinte di carrozzerie, rivestimenti, tessuti ma anche attraverso un programma dedicato ai clienti che con richieste specifiche vogliono personalizzare ulteriormente la loro vettura per lasciare una firma indelebile e personale nella storia di Alfa Romeo. Ciò significa che non ci saranno al mondo due vetture identiche, rendendole di fatto capolavori "a quattro ruote", che avranno l'ambizione di entrare di diritto nella storia di Alfa Romeo. Ogni singola vettura è concepita per

essere unica tanto che ciascuna è registrata con una procedura esclusiva e con un VIN specifico. In particolare, le prime 3 lettere identificano il Marchio Alfa Romeo "ZAR", le successive 5 cifre sono state scelte in comune accordo con i 33 clienti e definiscono il veicolo "33STR". Infine, le ultime 8 cifre sono personalizzabili dai 33 proprietari e rappresentano la "firma" del cliente. Tale codice identificativo sarà inciso sopra il tunnel centrale mentre una targa ispirata a quella degli anni '60, sarà posta nel vano posteriore per certificare le specificità di componenti quali ad esempio Autotelaio, Motore/i, Cambio/Batteria e Monoscocca.

Forte di una consolidata esperienza nel campo del tailor-made automobilistico più esclusivo, Alfa Romeo si avvarrà della Carrozzeria Touring Superleggera, una delle realtà più famose al mondo che ha già firmato alcune delle più belle Alfa Romeo di tutti i tempi. Dunque, la nuova "fuoriserie" del Biscione rappresenta un nuovo modo di concepire la produzione di few-off mescolando sapientemente processi artigianali, innovazione tecnologica e desideri dei clienti, un po' come avveniva agli inizi del Novecento quando Alfa Romeo modellava le sue creazioni con la collaborazione di famosi carrozzieri italiani. Il cliente sarà quindi accompagnato lungo l'intero percorso di customizzazione, traducendo i suoi desideri e sogni in qualcosa di tangibile e reale. A supporto di questo viaggio nella personalizzazione della vettura sono state sviluppate due proposte di stile degli interni (Tributo e Alfa Corse) quale base da cui partire per configurare la propria 33 Stradale. Inoltre, grazie alla flessibilità della lavorazione artigianale, è possibile fare richieste personali, ad esempio l'impiego di un particolare rivestimento o tinta di carrozzeria, che saranno esaudite previa approvazione del comitato 33.

Innanzitutto, il cliente può scegliere tra tre diversi colori di carrozzeria esclusivi che richiamano la storia della 33 Stradale: Il classico Rosso Alfa pastello, una reinterpretazione del Blu Reale ma anche il più raffinato Rosso tinted clearcoat denominato "Villa d'este". Inoltre, è possibile "vestire" la vettura con una livrea bianca e rossa quale tributo alla leggendaria Tipo 33 da gara. A disposizione del cliente anche la possibilità di scegliere e personalizzare le finiture in fibra di carbonio a vista, scegliere tra diverse configurazioni di prese d'aria, prediligere il logo da apporre sulla fiancata tra Quadrifoglio e Autodelta, o preferire la configurazione classica o tridimensionale della calandra frontale. Anche la firma "Alfa Romeo" sul posteriore può essere colorata di nero, oro o argento. Le stesse tinte caratterizzano i cerchi in lega da 20" "Tributo", con l'aggiunta della raffinata opzione bicolore. Infine, le pinze dei freni sono disponibili, a scelta, in nero, rosso o giallo mentre

il doppio terminale di scarico può essere rifinito in cromo satinato o nero.

Passando agli interni, la nuova 33 Stradale è disponibile in due proposte di base: Tributo e Alfa Corse. Il primo è contraddistinto da pelle e alluminio e rende omaggio all'esemplare della 33 Stradale del '67 esposto al Museo di Arese. Per questo motivo, spicca il rivestimento interno in pelle bicolore "biscotto e ardesia" destinato a sedili, plancia, pannelli porte e tunnel centrale. È possibile anche optare per altre soluzioni bicolore quali ad esempio rosso/nero oppure blu/ardesia. Invece, l'allestimento "Alfa Corse" è il tripudio della sportività con l'abbinamento fibra di carbonio e alcantara: il rivestimento di sedili, plancia, pannelli porte e tunnel centrale abbina alcantara e pelle nelle tonalità quali ad esempio nero, rosso/nero o blu/nero.

ALLE ORIGINI DEL MITO

- **Connubio perfetto di bellezza e prestazioni, la 33 Stradale del 1967 incarna il concetto di "la bellezza necessaria" di Alfa Romeo, e deriva direttamente dalla Tipo 33 regina del motorsport mondiale.**
- **Il progetto della 33 segna il ritorno di Alfa Romeo alle competizioni, guidato dal Presidente Giuseppe Eugenio Luraghi e con il contributo di Carlo Chiti Autodelta, la neonata squadra corse del Biscione.**
- **Il design della 33 Stradale è stato curato da Franco Scaglione, uno dei più grandi stilisti automobilistici dell'epoca, che ha creato un capolavoro di equilibrio, linee pure ed eleganza nei minimi dettagli.**
- **Tra il 1967 e il 1969 sono stati prodotti solo 18 esemplari, uno custodito oggi nel Museo di Arese, rendendola estremamente rara e ambita dai collezionisti.**
- **La 33 Stradale ha ispirato numerosi designer italiani famosi, che hanno contribuito a segnare la storia dell'automobilismo italiano e il design mondiale.**

L'Alfa Romeo 33 Stradale del 1967 è una delle auto più affascinanti mai prodotte dal marchio italiano, il connubio tra bellezza e prestazioni, incarnando il concetto cardine di Alfa Romeo: "la bellezza necessaria", ossia il perfetto bilanciamento tra la meccanica raffinata e lo stile che la riveste. Ripercorriamo brevemente la sua storia rendendo omaggio agli audaci visionari che ebbero la determinazione di trasformare un sogno

ambizioso in una "fuoriserie" che ancora oggi è fonte di ispirazione per il futuro del marchio Alfa Romeo.

Sono i ruggenti anni 60, epoca di rinascita economica e riscatto sociale e culturale. L'auto rappresenta un oggetto del desiderio, simbolo di eleganza, velocità ed esclusività. A quel tempo, Alfa Romeo è guidata da Giuseppe Eugenio Luraghi, manager poliedrico e colto, che vuole riportare Alfa Romeo sui palcoscenici del motorsport internazionale, dopo i fasti della prima metà del secolo. Basti pensare alle vittorie del primo campionato del Mondo per vetture Grand Prix nel 1925, delle 11 edizioni della Mille Miglia, delle 4 edizioni consecutive della 24h di Le Mans e, all'apice della sua gloria sportiva, dei primi 2 Campionati del mondo di F1 con i leggendari piloti Farina e Fangio.

Nel 1964 il Presidente Luraghi sente che è il momento ideale per un ritorno ufficiale alle competizioni. Per ricostituire un reparto corse acquisisce l'Autodelta, un'azienda di Udine che è già partner privilegiato per la produzione delle TZ. Con Autodelta rientra in Alfa Romeo anche Carlo Chiti, che già ha lavorato al Portello dal 1952 al 1957 e prende ora il ruolo di responsabile della scuderia ufficiale. Nello stesso anno, parte il progetto della 33. Luraghi chiede al suo team una vettura in grado di competere nelle "categorie del momento" per successo di pubblico e attenzione mediatica: il mondiale Sport Prototipi.

A metà degli anni Sessanta, Autodelta si trasferisce a Settimo Milanese - più vicino allo stabilimento Alfa Romeo, ma soprattutto alla pista prove di Balocco. Il primo telaio Tipo 33 progettato da Alfa Romeo, prendendo ispirazione dalla tecnica aeronautica, entra nelle officine Autodelta nel 1965. È una struttura tubolare a "H", asimmetrica, realizzata in lega di alluminio, che integra al suo interno i serbatoi del carburante, e nella parte frontale, presenta una struttura in magnesio che sostiene in modo ottimale sospensioni anteriori, radiatori, sterzo e pedaliera. Il gruppo motore/cambio è montato longitudinalmente in posizione posteriore centrale. La carrozzeria è in fibra di vetro, in modo da limitare la massa totale ai 600 kg. che il regolamento prevede come minimo. Ancora una volta, la leggerezza è l'arma segreta di Alfa Romeo.

Un progetto così ambizioso e innovativo ha tempi di sviluppo non brevissimi. Prima che la 33 sia pronta per le gare passano quasi due anni. Per le prime prove la vettura adotta il 4 cilindri da 1.570 cm³ della TZ2; nel frattempo viene sviluppato un propulsore interamente nuovo, con il quale si passa a una configurazione 8 cilindri a "V", con due litri di cilindrata e 260 cavalli di potenza.

La prima 33 a correre viene subito soprannominata "Periscopica" per la presa d'aria che spunta sopra il roll-bar. Per l'esordio viene scelta la

cronoscalata di Fléron, vicino a Liegi; a guidare l'auto è il capocollaudatore dell'Autodelta, Teodoro Zeccoli. Dopo anni di preparazione meticolosa, il 12 marzo 1967 la 33 entra nel mondo delle competizioni. E vince subito. È la prima di una lunga serie di successi sui circuiti più prestigiosi. Una cavalcata che porterà la 33 sul tetto del mondo, con le vittorie nel Campionato Marche del '75 e del '77.

Sull'onda dell'entusiasmo del ritorno alle competizioni, nel 1967 Alfa Romeo decide di produrre la 33 in piccolissima serie per i privati, una "fuoriserie" che combinasse le prestazioni della Tipo 33 da competizione con il comfort e la guidabilità adatte all'uso quotidiano. Il design viene affidato a Franco Scaglione. Nato a Firenze da famiglia di antica nobiltà, Scaglione studia per diventare ingegnere aeronautico fino al momento del servizio di leva; poi parte per il fronte libico, dove verrà fatto prigioniero a Tobruk. Torna in Italia a fine 1946, deciso a non riprendere gli studi, e sceglie di diventare stilista auto: prima con Pinin Farina, poi con Bertone e infine come designer indipendente. Scaglione mette nel progetto della 33 Stradale tutta la sua perizia tecnica e audacia creativa, creando un capolavoro in cui l'innovazione di stile si fonde con la ricerca dell'aerodinamica e della funzionalità.

Nasce così l'Alfa Romeo 33 Stradale, una coupé alta appena 99 cm con porte ad apertura verticale, una delle pochissime vetture da strada nate a partire dal modello da corsa, dal quale ha ereditato eccellenti soluzioni tecniche che, ben 56 anni dopo, sono ancora in grado di offuscare quelle delle sofisticate vetture moderne. Il suo design, quintessenza della bellezza in un'automobile, è quasi impossibile da descrivere: a esprimerlo sono l'equilibrio delle forme, la purezza delle linee, l'eleganza di ogni minimo dettaglio. Il cofango della 33 Stradale si apre completamente per migliorare l'accesso alle parti meccaniche, e - per la prima volta su un'auto "street-legal" - le portiere sono a "elitra", al fine di agevolare l'ingresso in una vettura alta meno di un metro. Le altre differenze rispetto alla versione da pista sono i 10 centimetri in più di passo, per dare un po' più di spazio nell'abitacolo, e il telaio tubolare in acciaio invece che in alluminio.

Oltre al design, di un'Alfa Romeo emoziona il motore e quello della 33 Stradale non fa eccezione. Derivato dal propulsore montato sulla versione da corsa e realizzato in leghe di alluminio e magnesio, con iniezione meccanica indiretta e un rapporto di compressione di 10:1, il motore di 2 litri ha 8 cilindri a V ed eroga 230 CV a 8.800 giri e una coppia di 206 Nm. Su un'auto così leggera, questi numeri si traducono in prestazioni da vera supercar per l'epoca: la velocità massima supera i 260 km/h e l'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in appena 5,5 secondi. Dunque, si

tratta di autentico gioiello della motoristica italiana progettato dal leggendario ingegnere Giuseppe Busso e affinato dal team di Carlo Chiti per l'applicazione sul progetto 33.

La 33 Stradale viene presentata ufficialmente al Salone di Torino del 1967, ma svelata qualche settimana prima a un pubblico appassionato e competente presso l'Autodromo di Monza, alla vigilia del GP d'Italia di Formula 1. La scelta della location ovviamente non è casuale in quanto massima espressione del legame fra il mondo delle corse e le auto da strada. Un legame suggellato dalla presenza del Quadrifoglio, utilizzato per la prima volta da Ugo Sivocci nel 1923 e adottato, a partire dagli anni Sessanta, come simbolo ufficiale sulle Alfa Romeo dalle prestazioni sportive più marcate.

Quando nasce, la 33 Stradale è la sportiva più bella e costosa sul mercato, venduta a quasi 10 milioni di lire del tempo contro i 6 o 7 milioni delle rivali più prestigiose. Tra il 1967 e il 1969 vengono costruite solo 18 esemplari, uno di questi è custodito al Museo di Arese, rendendola estremamente rara e ambita dai collezionisti di tutto il mondo. Nel corso degli anni, è stata celebrata in numerosi eventi, mostre e concorsi d'eleganza, consolidando il suo status di icona dell'automobilismo mondiale.

La bellezza immortale della 33 Stradale, dovuta all'estro di Franco Scaglione, e la tecnologia direttamente derivata dalla Tipo 33 ne fanno una delle icone più rappresentative di Alfa Romeo. Fascino che si è alimentato nel corso degli anni con le interpretazioni dei più grandi designer dell'epoca. Infatti, alcuni dei 18 telai della 33 Stradale vennero impiegati per realizzare altrettanti prototipi, che anticipano due decenni di design automobilistico. La prima dream car è l'Alfa Romeo Carabo, disegnata da Marcello Gandini per Bertone, ed esposta al Salone di Parigi del 1968. Seguirono tre progetti Pininfarina: la P33 Roadster GS nello stesso anno, la 33/2 Coupé Speciale nel 1969, e la Cuneo nel 1971, che eredita il telaio dalla P33 Roadster GS. L'Iguana del 1969 fu la prima Alfa Romeo disegnata da Giorgetto Giugiaro, quando Italdesign era una società appena nata. Pochi anni dopo si aggiunse la "futuristica" Navajo del 1976, presentata da Bertone. Insomma, la 33 Stradale è un modello leggendario che ha segnato non solo la storia di Alfa Romeo, ma anche quella del design italiano.