**ALFA ROMEO ВЕДЕТ ОТСЧЕТ ИСТОРИИ С 1910 ГОДА,** когда группа миланских предпринимателей приобрела небольшую автомобильную фабрику. Альянс коммерсантов именовался Anonima Lombarda Fabricca Automobili или сокращенно A.L.F.A. — такое название в виде аббревиатуры и получила новообразовавшаяся марка. А в 1918 году фирму приобрел успешный промышленник и предприниматель из Неаполя Никола Ромео.

служили лидеру нации идеальным пьедесталом для позирования перед народом. Отличавшийся кипучей энергией и темпераментом премьер-министр любил и сам лично водить машину, естественно марки Alfa Romeo. Еще в 1927 году ему преподнесли модель 6C 1500, и теперь каждый год правительственный гараж получал новинки миланской фирмы.

## Альфа для Ромео

В 1933 году дуче за рулем красного кабриолета Alfa Romeo 6C 1750 ехал по дороге из Остии в Рим и стал обгонять стоящую на обочине машину с ватиканскими номерами, в которой сидело шесть человек: семейство Петаччи в полном составе и молодой лейтенант авиации Риккардо Федеричи, считавшийся женихом 19-летней красавицы Кларетты. Увидев обгоняющего их Муссолини девушка высунулась из окна и, отчаянно жестикулируя, прокричала, приветствуя его: «Дуче! Дуче!» Дуче затормозил, вышел из машины, поприветствовал оцепеневшее от удивления семейство и завел ни к чему не обязывающую беседу, а под конец пригласил Кларетту на ужин в свою резиденцию — палаццо «Венеция».

У Муссолини было много женщин, но Кларетта оказалась самой сильной его любовью. Как и автомобили Alfa Romeo. Он даже спас эту фирму от неминуемого банкротства после экономического кризиса 1929 года, не обошедшего стороной и Alfa Romeo: созданный Муссолини Национальный институт возрождения промышленности национализировал предприятие, назначил нового управляющего и инвестировал в него значительные средства.

Страсть к Alfa Romeo довела Муссолини до того, что он стал выставлять собственные автомобили для участия в гонке Mille Miglia. Но победный марш Alfa Romeo на гоночных трассах Европы

**ДОРОЖНАЯ МОДЕЛЬ** 6C 2500 воплотила в себе самые передовые решения из мира автоспорта, проверенные на гоночных трассах. Обе подвески были независимыми: передняя в виде вильчатых рычагов со спиральными пружинами и гидравлическими амортизаторами, а задняя – на торсионах. Барабанные тормоза на всех колесах получили гидравлический привод, что тогда встречалось далеко не на всех автомобилях.