

ALFA ROMEO



Vášeň od roku 1910

Alfa Romeo

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na

www.-----.cz

www.albatrosmedia.cz



Kolektiv

Alfa Romeo – e-kniha

Copyright © Albatros Media a. s., 2024

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



ALFA ROMEO

Alfa Romeo

Vášeň od roku 1910

Z německého originálu vydaného nakladatelstvím HEEL Verlag GmbH
v roce 2020 přeložil Radovan Baroš.

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2024 ve společnosti
Albatros Media a.s. se sídlem 5. května 22, Praha 4.

Číslo publikace 44 479.

Jazyková korektura: Šárka Dohnalová

Odpovědná redaktorka: Michaela Tučková

Technický redaktor: Jiří Matoušek

Fotografie na zadní straně obálky: Chris Smart / Shutterstock.com

1. vydání

© 2020 Originally published in German by HEEL Verlag GmbH, Germany,
under the title: Alfa Romeo Anniversario. Leidenschaft seit 1910

Foto na zadní straně obálky: © Chris Smart,

Foto na předsádce: © MM.f, © GabrielPreda.ro

Všechna práva vyhrazena.

Licenční agentura: Agentur Dr. Ivana Beil, Schollstr. 1, D - 69469 Weinheim

ISBN tištěné verze 978-80-264-5412-0

ISBN e-knihy 978-80-264-5414-4 (1. zveřejnění, 2024) (ePDF)

www.cpress.cz

e-shop: www.albatrosmedia.cz

Vytěžování textu či dat z této publikace ve smyslu čl. 4 směrnice 2019/790/EU je zakázáno.

Cena uvedená výrobcem představuje nezávaznou doporučenou spotřebitelskou cenu.



ALFA ROMEO



VÁŠEŇ
OD ROKU 1910





110 let od založení společnosti
Alfa Romeo je Alfa Romeo Giulia
nositelkou velké historické
hodnoty značky. Stejně jako její
předchůdkyně z 60. let minulého
století vyniká i současný model
svým jedinečným italským stylem

DESIGN

Předmluva	8
110 roků ve zkratce	10
Mýtus Alfa Romeo – zrození legendy	14
Had a kříž	20
V neděli vyhrát, v pondělí prodat	22
Krátce a stručně	28
Vývoj tvaru chladičů mřížky	36
Nahoře bez	38
Úchvatná pozadí	44
Dvojčata	50
Kráska a zvíře	56
Bratr Lehkonožka	62
Dvojitý comeback	68
„S“ v SUV	74



LIDÉ

Lidé za legendou	80
------------------	----

MOTORY

Na souši, na vodě i ve vzduchu	86
--------------------------------	----

KONCEPT

Hlavně aby to bylo velkolepé	94
Na četné žádosti	98
Jeho veličenstvo klín	102
Skryté kvality	110
Budoucnost je teď!	114





Průmyslová revoluce

120 TOVÁRNÝ

Kup si mě!

128 REKLAMA

Kdo na to přišel?

132 TECHNOLOGIE

Stroj času

142 MUZEUM



Soutěžíme už od roku 1910

148 MOTORISTICKÝ
SPORT

Show začíná

150

Tisíc mil a víc

154

Vittoriův zázračný vůz

158

Znovu mistry světa!

162

Tři magická písmena

168

Triumf a slzy

174

Sérioví pachatelé

184

Mezi žraloky

188

Postoj hodný svého jména

196

Comeback s „Ledovým mužem“

198





Vážení přátelé Alfa Romeo,

není mnoho automobilových značek, které se mohou pochlubit stodesetiletou historií. Když v roce 1910 vyjel z malé výrobní haly v milánské čtvrti Portello první vůz Tipo 24HP, nikdo z přihlížejících si nejspíš ani ve snu nedokázal představit, jakou ikonou se Alfa Romeo jednou stane.

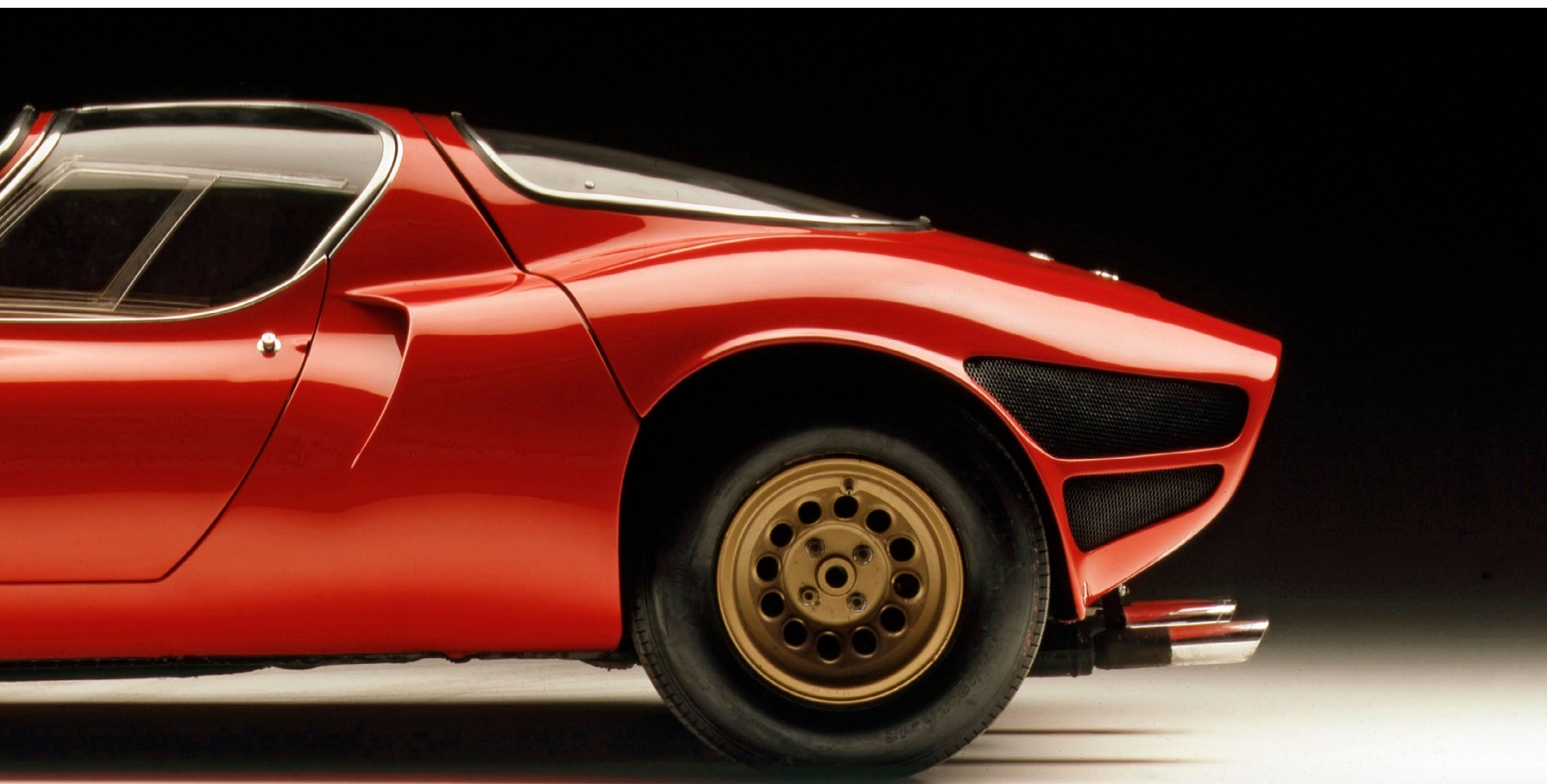
Model 24HP nicméně již stanovil nové technologické standardy. Se schopností dosáhnout rychlosti 100 km/h daleko předběhl svou dobu. Díky tomu se model 24HP stal zárodečnou buňkou ducha inovací, který byl pro značku Alfa Romeo vždy charakteristický, ducha, který byl poháněn zápalen inženýrů pro hledání něčeho ještě lepšího, ještě výkonnějšího, ducha, jenž dal ve spojení s nezaměnitelným italským designem vzniknout jednomu z nejúchvatnějších vozů všech dob. Říkáme tomu „La Meccanica delle Emozioni“, hodnoty technologie a emocí, které jsou pro nás nerozlučně spjaty.

Tyto emoce se vždy přenášely také na nejkreativnější designéry své doby. Velká jména jako Bertone, Pininfarina, Zagato a Touring svými koncepty založenými na modelech Alfa Romeo ve velké míře ovlivnila automobilový design celých epoch. Studie jako takzvaný BAT-Mobile z 50. let nebo extrémně futuristické variace modelu 33 z 60. let se staly přímo ideálním ztělesněním vozu pro autosalony.

Vedle častokrát radikálních automobilových konceptů je nezaměnitelný smysl pro nadčasovou eleganci a jedinečný styl zárukou toho, že vozy Alfa Romeo pravidelně patří mezi vítěze nejvýznamnějších světových soutěží designu. Tak tomu bylo již v roce 1947, kdy vůz Alfa Romeo 6C 2500 zvítězil v soutěži Concorso d'Eleganza v hotelu Villa d'Este u jezera Como, která je i v 21. století stále jednou z předních světových událostí tohoto druhu. A je tomu tak i dnes, kdy se současné modely automobilky Alfa Romeo stále umísťují na předních místech čtenářských anket prestižních mezinárodních časopisů nebo významných soutěží průmyslového designu.

Jednou z příčin trvalé fascinace vozy Alfa Romeo jsou vedle jejich nezaměnitelného designu i jejich úspěchy na závodních okruzích. Pět titulů mistra světa, z toho dva v závodech Formule 1, tucet evropských šampionátů, jedenáct vítězství v legendárním závodě Mille Miglia a vítězství v německém šampionátu cestovních automobilů (DTM) v konkurenci silných domácích značek jsou jen špičkou ledovce. Značka Alfa Romeo se se svým vlastním týmem účastní rovněž aktuálního mistrovství světa Formule 1. Na jejich monopostech se skví hrdý nápis „Závodíme od roku 1910“.*

* V roce 2023 stáj Alf Romeo oznámila, že v závodech Formule 1 končí. Zároveň se však společnost ústy svého ředitele nechala slyšet, že jakmile k tomu budou vhodné podmínky, tak se do této prestižní soutěže vrátí. (pozn. překl.)



Pro značku Alfa Romeo byly totiž automobilové závody od samého počátku ideální testovací laboratoří pro inovativní technologie, které následně přispěly k ještě sportovnějším jízdním vlastnostem sériových vozů. Tak tomu bylo v případě umístění vačkových hřídelů na hlavě válce, které byly u vozu Alfa Romeo použity již v roce 1914, jakož i v případě slavného systému dvojitého zapalování Twin Spark nebo v případě komponentů karoserií vyrobených z uhlíkových vláken, které dnes přispívají k nízké hmotnosti vozů Alfa Romeo Giulia a Stelvio.

A tak bije v každém voze Alfa Romeo, který se prohání po silnicích, *Cuore Sportivo* závodního automobilu. Právě toto sportovní srdce a zkušenosti z motoristického sportu dělají z každé jízdy v automobilu Alfa Romeo naprosto výjimečný zážitek. A nemusí to být vždy jen rekordy v počtu ujetých kol na „severní smyčce“ Nürburgringu, jichž dosáhli naši testovací jezdci s modely Giulia a Stelvio.

Modely Quadrifoglio jsou ztělesněním přímého vlivu poznatků z motoristického sportu na sériové vozy Alfa Romeo. Čtyřlístek, který byl poprvé použit v roce 1923 jako talisman pro silniční závod Targa Florio, dnes symbolizuje vrchol výkonnosti značky Alfa Romeo. Modely Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio a Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio jsou

se svými 375 kW (510 koní) nejvýkonnějšími sériovými vozy v historii značky. Překonávají je pouze limitované speciální modely Alfa Romeo Giulia GTA a Alfa Romeo Giulia GTAm, které s výkonem 397 kW (540 koní) přinášejí na silnici ryzí technologii motoristického sportu.

Na tom, že inovativní energie automobilky Alfa Romeo fascinuje nepřetržitě už sto deset let, nese nemalou zásluhu i vášně a odhodlání lidí, kteří za značkou Alfa Romeo stojí. Jejich průkopnický duch a úchvatné nápady přispěly k tomu, že značka v uplynulých více než sto letech ovlivnila celkovou evoluci automobilismu.

Vedle nejvýznamnějších vozů z této stodesetileté historie a největších úspěchů v mezinárodním motoristickém sportu skládá tato kniha hold rovněž těmto lidem. Zásluhou této širší záběru můžete podniknout vzrušující cestu impozantní historie značky Alfa Romeo. Přeji vám inspirativní čtenářský zážitek.

Váš

Niccolò Biagioli

Regionální ředitel značek Alfa Romeo & Jeep pro Německo



110 ROKŮ VE ZKRATCE

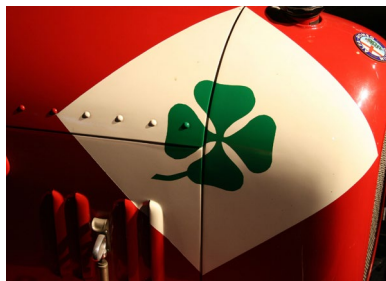
1910

Založení společnosti Anonyma Lombarda Fabrika Automobili (A.L.F.A.). V milánské čtvrti Portello je zahájena výroba modelu 24HP. Tento vůz se účastní také automobilových závodů.



1928

Model 6C 1500 přináší značce Alfa Romeo první vítězství v závodě Mille Miglia.



1915

Nicola Romeo získává většinu akcií ve společnosti A.L.F.A. a v roce 1920 přejmenovává podnik na Alfa Romeo.



1931

Model 8C 2300 vyhrává závod „24 hodin Le Mans“. Do roku 1934 následují další tři vítězství.



1910

1915

1923

1925

1928

1931

1935



1923

Ugo Sivocci za volantem vozu Tipo RL vyhrává závod Targa Florio. Jeho talismanem je čtyřlístek, „Quadrifoglio Verde“.



1935

Alfa Romeo 8C 2900A je jedním z nejpůsobivějších a technicky nejvyspělejších vozidel předválečné éry.



1925

S modelem P2 získává Alfa Romeo první titul mistra světa v dějinách automobilismu.



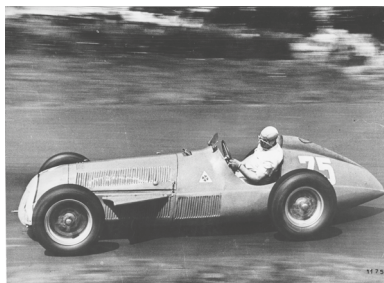
1949

Alfa Romeo 6C 2500 s karoserií od firmy Touring získává vítězství v soutěži elegance (Concorso d'Eleganza) v hotelu Villa d'Este. Pod tímto názvem je model následně vyráběn v malých sériích a pořizuje si jej řada celebrit.



1951

Značka Alfa Romeo obhájí s modelem Alfetta 159 titul mistra světa v závodech Formule 1. Mistrem světa jezdců se stává Juan Manuel Fangio.



1954

S modelem Giulietta je Alfa Romeo poprvé zastoupena také v segmentu malých vozů. Tento model předznamenává přechod od rukodělné výroby k sériové produkci.



1962

Alfa Romeo proráží na evropském trhu s modelem Giulia.



1967

Alfa Romeo je jedinou evropskou značkou zastoupenou automobilovým konceptem na světové výstavě v kanadském Montrealu. Do sériové výroby se dostává pod názvem Montreal.

Představení Alfa Romeo 33 Stradale. Supersportovní vůz, kterého bylo vyrobeno pouze několik desítek kusů, je dnes považován za jedno z nejkrásnějších kupé všech dob.



1949

1950

1951

1953

1954

1962

1963

1965

1967



1950

Giuseppe „Nino“ Farina vyhrává s modelem Alfetta 158 první mistrovství světa v závodech Formule 1.



1953

V tomto a následujících dvou letech způsobily senzací tři konceptní vozy Berlinetta Aerodinamica Technica – zkráceně B.A.T. –, navržené šéfdesignérem firmy Bertone Francem Scaglione.



1963

Otevření nového závodu v Arese. V prostorech bývalé továrny dnes sídlí firemní muzeum Alfa Romeo.



1965

Představení modelu Alfa Romeo Giulia GTA s karoserií z lehké slitiny. Závodní verze získává několik titulů v kategoriích značek a jezdců na mistrovství Evropy cestovních automobilů.

1968

Na bázi modelu Alfa Romeo 33 Stradale vzniká půl tuctu automobilových konceptů, které ovlivňují automobilový design následujících let. Patří mezi ně i Carabo od společnosti Carrozzeria Bertone.



1983

Představení modelu Alfa Romeo 33, kterého se za dvanáct let výroby prodá téměř milion kusů.



1987

Alfa Romeo představuje model 156, který navrhl Walter de Silva s využitím charakteristických prvků z legendárních vozů značky.



1975

Alfa Romeo vyhrává s modelem 33TT12 mistrovství světa v závodech sportovních automobilů. V roce 1977 se k tomu přidává další titul.



1985

K 75. výročí založení společnosti je představen model Alfa Romeo 75.



1993

Alfa Romeo vítězí v německém mistrovství cestovních vozů (DTM). Světovým šampionem se stává Ital Nicola Larini s vozem Alfa Romeo 155 V6 TI.



1968

1972

1975

1977

1983

1985

1986

1987

1989

1993



1972

Alfasud je prvním sériovým vozem značky Alfa Romeo s pohonem předních kol. Pro jeho výrobu je postaven nový závod v Pomigliano d'Arco u Neapole.

Nový model střední třídy dostává legendární název Alfetta.



1977

Představení modelu Alfa Romeo Giulietta



1986

Alfa Romeo se stává součástí společnosti Fiat (nyní Fiat Chrysler Automobiles).



1989

Sportovní vozy Alfa Romeo SZ (Coupé) a RZ (od roku 1992 pojmenované Spider), navržené ve spolupráci s karosárnou Zagato, figurují na titulních stránkách novin.



2005

Představení sedanu Alfa Romeo 159, který je časopisem *Auto Bild* zvolen „nejkrásnějším vozem světa“ ve své třídě.



2015

Premiéra nové generace modelu Alfa Romeo Giulia. Vrcholný model Quadrifoglio s výkonem 375 kW (510 koní) dosahuje rychlostního rekordu na okruhu v Nürburgringu.



2018

Alfa Romeo se společně s tradičním švýcarským týmem Sauber vrací na okruhy Formule 1.



2019

Koncept SUV Tonale představený na ženevském autosalonu dává tušit, jak bude vypadat první hybridní vůz značky Alfa Romeo.



2010

U příležitosti 100. narozenin značky Alfa Romeo je na trh uveden model Giulietta.

2005
2006

2010

2013

2015
20162018
2019

2020



2006

Osmiválcového sportovního vozu Alfa Romeo 8C Competizione je vyrobeno pouze 500 kusů.



2013

Ve svém modelovém segmentu dosahuje Alfa Romeo 4C rychlostního rekordu na okruhu Nordschleife-Nürburgring.



2016

Alfa Romeo představuje na autosalonu v Los Angeles model Stelvio. První SUV značky získává řadu ocenění za design.



2020

Alfa Romeo Giulia GTAm je s výkonem 397 kW (540 koní) nejvýkonnějším sériově vyráběným vozem v dějinách značky.

MÝTUS ALFA ROMEO – ZROZENÍ LEGENDY

V uplynulých 110 letech vyrobila Alfa Romeo několik nejkrásnějších vozů všech dob – často v týmové spolupráci s externími karosářskými firmami.





Alfa Romeo 8C 2900 s karoserií
od firmy Touring (předchozí
dvoustrana) byl jedním
z nejúchvatnějších a nejrychlejších
vozů 30. let. Ještě v roce 1947
vyhrál osmiválcový model silniční
závod Mille Miglia (vpravo)



První desetiletí dvacátého století nejsou pro značku Alfa Romeo nejjednodušší. První světová válka, krach na burze, druhá světová válka – jako výrobce luxusních a samozřejmě i náležitě drahých automobilů musela firma nejprve překonat tyto překážky. Úspěchy v motoristickém sportu, včetně vítězství v historicky prvním automobilovém mistrovství světa v roce 1925 a vítězství v legendárních silničních závodech Mille Miglia a Targa Florio ve 30. letech, přispívají k dobré pověsti milánské značky.

Cestu k těmto úspěchům vydláždili inženýři. Jak bylo v této době obvyklé, sériové a závodní vozy se od sebe až tak moc nelišily. Ve své hlavní továrně v Portellu montovala společnost Alfa Romeo převážně takzvané podvozkové rámy, tj. šasi s již namontovaným motorem, hnacím ústrojím a závěsným systémem kol. Tradičně byly pojmenovány podle počtu válců a zdvihového objemu. Model 8C 2900 z roku 1935 měl tudíž motor s osmi válci – „8C“ pro italské *cilindri* – o zdvihovém objemu 2,9 litru. Motor s hlavami válců z lehké slitiny přepínaný dvěma kompresory původně vyvinul Vittorio Jano pro vůz Alfa Romeo P3, určený pro závody Grand Prix. Také podvozkový rám modelu 8C 2900 je technologií vyvinutou pro motoristický sport, čemuž odpovídá výkon motoru 220 koní, systém transaxle s převodovkou na zadní nápravě a nezávislé zavěšení kol. Coby dvoumístný roadster dopomohl model 8C

2900 značce Alfa Romeo ke dvěma vítězstvím ve slavném silničním závodě Mille Miglia.

Přesně tento podvozek, ovšem s výkonem motoru sníženým na 180 koní, nabízel Alfa Romeo svým zákazníkům od roku 1937. Karosárna Touring opatřila variantu s dlouhým rozvorem úchvatnou kupé karoserií a výsledný vůz dnes platí za nejkrásnější a nejrychlejší automobil oné doby. Bylo vyrobeno deset vozů s dlouhým rozvorem, z toho pravděpodobně pět v provedení Superleggera vyvinutém společností Touring s nosným rámem z lehkých slitin a tenkým vnějším hliníkovým pláštěm. Hmotnost pouhých 1 250 kilogramů svědčí o tom, že se skutečně jednalo o „superleggera“ (superlehký) vůz. Touring byl jedním z celé řady severoitalských designérských studií, mezi nimiž zuřil tvrdý konkurenční boj o vyhlášenou a zámožnou klientelu. Veřejnou arénou pro tento boj byly soutěže krásy, jejichž tradice sahá až do doby koňských povozů. Mezi oblíbené podvozkové platformy italských výrobců karoserií patřila Alfa Romeo 6C 2500, jejíž šestiválcový motor o výkonu 110 koní ve verzi Super Sport patřil k tomu nejlepšímu, co bylo v oné době k mání.

Soutěž Concorso d'Eleganza, poprvé uspořádaná v roce 1929 v Grand Hotelu Villa d'Este u jezera Como, se pro karosářské ateliéry stala povinností. Navrhování karoserií speciálně pro tuto událost bylo prestižní záležitostí. V roce 1949



Nahoře: Disco Volante – plochá karoserie vozu Alfa Romeo 1900 C52 vyvolává asociace s „létajícím talířem“

Dole: Alfa Romeo 6C 2500 Villa d'Este byla pojmenována podle vítězství v soutěži Concorso d'Eleganza







**Karosárna Touring navrhla
a vyrobila mimo jiné i hliníkovou
karoserii vozu Alfa Romeo 1900
Super Sprint. Tento model měl
oproti sedanu plošší předek, což
bylo umožněno níže uloženým
motorem**

ateliér Touring do soutěže přihlásil kupé, které navrhl Carlo Felice Bianchi Anderloni na krátkém podvozku Alfy Romeo 6C 2500 Super Sport. Jeho práce byla oceněna prestižní cenou Coppa d'Oro. Od té doby si mohli zákazníci model, oficiálně označený jako „Villa d'Este“, zakoupit přímo u výrobce. Byly vyrobeny přibližně tři desítky kupé, z nichž jedno dnes mohou obdivovat hosté Grand Hotelu na březích jezera Como.

S modelem 1900 učinila společnost Alfa Romeo v roce 1950 rozhodující krok od exkluzivní manufaktury, v níž se jednotlivé modely vyráběly jen zřídka v sériích větších než 300 kusů, k velkosériovému výrobci. Z výrobních linek závodu v Portellu nakonec sjelo celkem téměř 20 000 kusů různých verzí modelu 1900. Místo velkých šestiválcových nebo osmiválcových motorů měla Alfa Romeo 1900 pod kapotou čtyřválcový motor o objemu dvou litrů. Krom toho byl tento sedan, jehož karoserii navrhl Pinin Farina, první Alfou Romeo se samonosnou karosérií; dny rámových konstrukcí byly sečtené.

Alfa Romeo však udělala karosářským společnostem, jimž v oné době pomalu začínali ubývat pravidelní zákazníci, laskavost a prodávala jim také zkrácený podvozek svého modelu 1900 bez karoserie. V italských karosářských ateliérech tak vznikaly návrhy kabrioletů a kupé odvozených od modelového typu 1900. A společnost Touring se opětovně chopila příležitosti. Milánští nabízeli modifikaci Alfa Romeo 1900 Super Sprint jako elegantní dvoudveřové kupé, které s výkonem 115 koní dosahovalo rychlosti téměř 190 km/h. Modelu 1900 se každopádně v motoristickém sportu dařilo. Z reklamního sloganu „rodinný vůz, který vyhrává závody“, se stává okřídlené rčení.

Společnost Alfa Romeo si však kladla větší ambice než jen uspět u soukromé motoristické klientely. Technický ředitel Gioacchino Colombo, který značce v letech 1950 a 1951 zajistil dva mistrovské tituly v závodech Formule 1, navrhl společně s šéfem karosárny Touring Anderlonim a jejím konstruktérem Federicem Formentim pro tovární tým nový závodní vůz. Jejich výtvar, Alfa Romeo 1900 C52 Disco Volante, vstoupil do historie pod přezdívkou „létající talíř“. A tento dvoudveřový roadster skutečně vypadá jako z nějakého sci-fi filmu. Extrémně plochá karoserie svědčí o snaze dosáhnout dokonale aerodynamického tvaru. Zatímco hliníkový plášť karoserie je vyzdvižen vysoko nad kola, podvozek je částečně obložen panely.

K pohonu zpočátku sloužil upravený čtyřválec z modelu 1900 Sprint. Touring postavil celkem tři roadstery, samozřejmě s použitím technologie odlehčené karoserie superleggera. Jeden je později předělán na kupé a z dalšího se díky užším blatníkům stává model „Fianchi Stretti“ (úzké boky). Protože vůz na závodních tratích zas až tak nezářil, byl dvoulitrový čtyřválec nahrazen šestiválcem o objemu tří litry. Mistr světa Formule 1 Juan Manuel Fangio s tímto modelem, u něhož prošla výraznou úpravou i karoserie, obsadil v roce 1953 druhé místo v závodě Mille Miglia.