

Alfa Romeo – stoleté jubileum

Cuore Sportivo – v překladu „sportovní srdce“ – přívlastek, který si automobily Alfa Romeo, (od roku 1986 součást skupiny Fiat Group Automobiles) vysloužily během své stoleté existence a to díky úspěchům v řadě motoristických sportovních podniků. Slavné jméno, tradičně vysoká technická úroveň, krásné tvary karosérii, výkonné motory a především vynikající jízdní vlastnosti, to vše charakterizuje milánskou značku, specializující se na produkci osobních automobilů s výrazným sportovním pojetím.

O bdivuhodná a nepřetržitá tradice této italské továrny je delší než 100 let, nicméně oficiální oslavy tohoto výročí probíhají právě v tomto roce. Její původ sahá až do roku 1906, kdy francouzský výrobce Alessandro Darracq zřídil na předměstí Milána filiálku, ve které zahájil výrobu svých automobilů. Jeho snaha nebyla příliš úspěšná a tak na podzim roku 1909 tuto dílnu koupila skupina podnikatelů „Anonima Lombarda Fabbrica Automobili“ a její začáteční písmena dávají zkratku A.L.F.A. Když roku 1916 postihly Alfu finanční problémy stal se jejím majitelem ing. Nicola Romeo. Spojením uvedené zkratky s jeho jménem vznikla značka Alfa Romeo. Jako emblém firmy byly zvoleny městské znaky Milána z období „Comuni“ – červený kříž v bílém poli a dračí had.

První Alfa vlastní konstrukce vyjela hned v roce 1910 a poháněl ji robustní čtyřválec zdvihového objemu 4084 ccm a o výkonu 45 koní. Ve verzi s lehkou otevřenou dvousedadlovou karosérií jeho hmotnost nepřevyšovala 1000 kg a dosahovala rychlosti 110 km/h. Dalším typem byl opět čtyřválec typu 4C ještě většího objemu a to 4492 ccm, ale již s ventilovým rozvodem 2xOHC a se čtyřmi ventily pro každý válec. Následovaly další čtyř



Atraktivní Alfa Romeo typu 6C 1750 s přeplňovaným šestiválcovým motorem a s karosérií roadster od věhlasné karosárny Zagato postavená roku 1934.

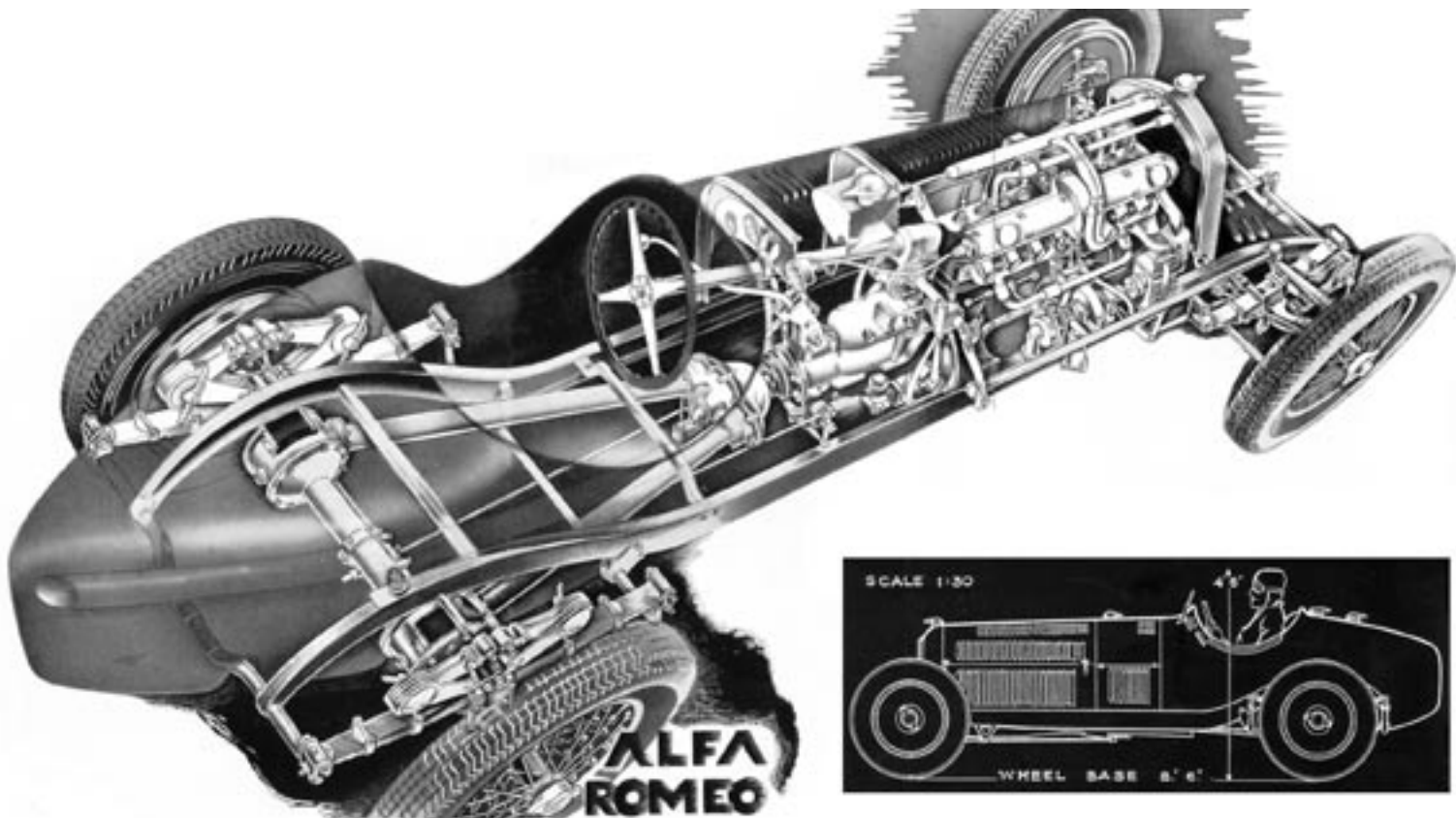
i šestiválce, které se úspěšně zúčastňovaly celé řady závodů (přerušené jen obdobím první světové války), zvláště na národním sicilském okruhu Targa Florio, kdy v ročníku 1923 zvítězil Ugo Sivocci s třílitrovým šestiválcem OHC o výkonu 71 k.

Roku 1924 nastoupil ve funkci šéfkonstruktora věhlasný Vittorio Jano (přestoupil od Fiatu) a ten mimo závodních speciálů vytvořil legendární sportovní Alfu Romeo – šestiválec typu 6C 1500 Sport (legendární ve smyslu slavné minulosti), později



Stoleté jubileum firma Alfa Romeo připomínala na autosalonech v Ženevě i v Lipsku s dominantní (stylizovanou) číslicí 100.

Alfa typem 24 na snímku patřící



První a velmi úspěšný evropský monopost Alfa Romeo P3 z roku 1932 s centrálně umístěným sedadlem závodníka uprostřed trojúhelníkového systému hnacích hřídelí uložených v trubkových vedeních, které směřují šikmo vzad ke skříním pohonu kol.

s objemem zvýšeným na 1750 ccm. Od typu 6C byl odvozen přeplňovaný řadový osmiválec 8C 2300, motor měl dva bloky válců a dvoudílný klikový hřídel, z jehož středu byly ozubeným soukolím poháněny nejen oba vačkové hřídele

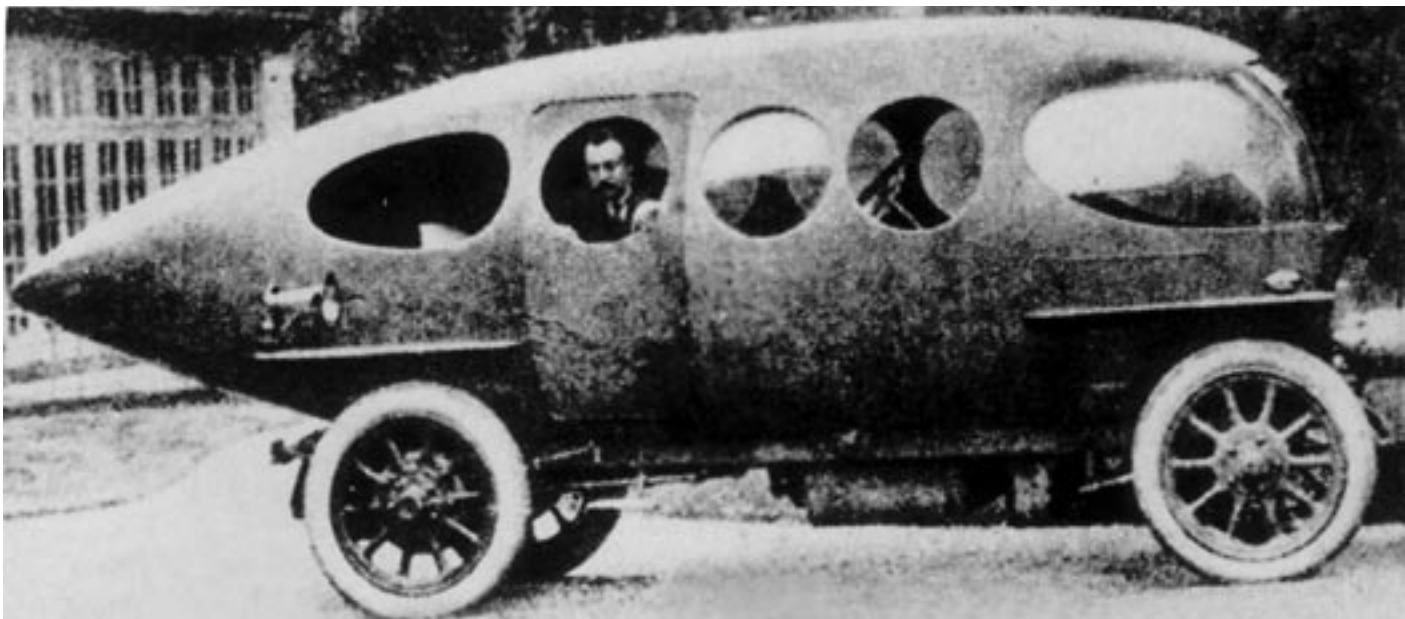
z hlavě válců, ale i plnicí dmychadlo (kompresor). Motor dosahoval výkonu 165 k při 5400 ot/min a po vítězství ve Velké ceně Itálie roku 1931 (závodníci Nuvolari a Campari) dostal název Monza.

Pro sezónu 1932 zkonstruoval ing. Jano velmi úspěšný monopost, označený jako typ P3, který se stal vzorem pro závodní vozy i jiných značek. Měl motor stejný jako Monza, ale s objemem zvýšeným na 2654 ccm (prodloužením zdvihu



HP ročníku 1924 zahájila slavnou historii značky a automobil k nejcennějším exponátům továrního muzea v Arese u Milána.

Vůz je uchovávan v tom nejzácnějším, tedy téměř zcela autentickém stavu s minimálními restaurátorskými zásahy, aby hodnota jeho stáří zůstala nezpochybnitelná.



Jeden z prvních automobilů s karosérií respektující zákonitosti aerodynamiky si nechal postavit roku 1913 milánský hrabě Marco Ricotti na podvozku Alfy 24 HP u karosárny Castagna. Oproti obvyklé karosérii (hranatých tvarů) dosáhl rychlosti asi o 15 % vyšší (údajně 139 km/h). Umístění řidiče a posádky zůstalo téměř nezměněno – viz poloha volantu u prvního kruhového okénka.

o 12 mm) a osazený dvěma dmychadly Roots, takže každý z bloků válců byl přepřehován vlastním zdrojem s karburátory Weber. Jeho výkon byl vystupňován až na 215 k při 5600 ot/min. Na setrvačnicku motoru navazovala dvoukotoučová spojka a čtyřrychlostní převodovka. Konstrukční zvláštností byl dvoustranný pohon každého zadního kola samostatným hřídelem bez kloubů a s diferencíalem

umístěným ve zvláštní skříni pohonu bezprostředně za převodovkou. Bez paliva vůz vážil 770 kg a dosahoval rychlosti až 230 km/h. Byl to nejuspěšnější závodní automobil v letech 1932 a 1933, kdy za jeho volantem vynikli jezdci Fagioli, Chiron, Nuvolari, Varzi a další, zvítězili v celé řadě závodů a startovali i na Masarykově okruhu v Brně. Alfa Romeo proslula svými sportovními



a závodními vozy nejen před II. světovou válkou, ale i po jejím skončení. Vozidla vybavená jak atmosférickými tak i přeplňovanými motory vítězila téměř ve všech sportovních podnikcích, kterých se zúčastňovala. Bylo tomu i ve slavném závodě Mille Miglia (1000 mil), jeho trasa vede napříč Itálií (popularita závodu trvá do současnosti, byť je již vyhrazena pro automobilové veterány) a zvláště pak v několika ročnících čtyřadvacetihodového závodu v Le Mans. Účast na závodech byla pro továrnu důležitá i když výroba sportovních speciálů nemohla být dostatečně zisková a bylo zapotřebí rozšířit produkci také na automobily pro širší veřejnost. Pominou-li se užitková vozidla se značkou Alfa Romeo, tak i osobní vozy určené pro běžný provoz si vždy ponechávaly sportovní image, který pro nemalou skupinu řidičů má těžko odolatelnou přitažlivost. ■

Pokračování příště



U osvětlených sběratelů i diváků se stále více prosazují trendy, že největší cenu i obdiv zasluhují autentické a nerestaurované exponáty, byť i nesou stopy používání či opotřebení.