



Tradíció

A 24HP-es modell



GYÁRTÁSI ÉV: 1910-1920
MOTOR: 4 hengeres, soros, öntöttvas motorblokk
HENGERŰRTARTALOM: 4.084 cm³
MAX. TELJESÍTMÉNY: 42 LE, 2.200 fordulat/percnél
VÉGSEBESSÉG: 100-115 km/h

A **24 HP** gyors és megbízható autó volt, és egyúttal az Alfa első üzleti sikere. Összesen 300 darab készült Giuseppe Merosi irányítása alatt. A sportkedvelő közönség azonnal megszerette az autót kitűnő gyorsulása és részleteinek pontos kidolgozása miatt. Az autó több, az adott korban úttörőnek számító elemmel büszkélkedhetett, mint például az egy darabból öntött motorblokk vagy a korszerű sebességváltómű. Az autóversenyek világában a 6. Targa Florio alkalmával debütált 1911-ben, mégpedig két olyan modellel, melyek sebesség és úttartás tekintetében egyaránt kiváló jellemzőkkel bíró, igazi sportautók voltak. A **15 HP Corsát** 45 lóerős maximális teljesítményével kifejezetten a Merosi versenyekre fejlesztették ki 1911-ben. Ezt a modellt 1914-ben továbbfejlesztették (ez lett a **15-20 HP**), míg a **12 HP** a 24 HP nyomdokain haladt, amely ugyan kevésbé bonyolult és összetett, de hasonlóan kiemelkedő jellemzőkkel bíró típus eredményezett.

Az RL modell

GYÁRTÁSI ÉV: 1922-1927
MOTOR: 6 hengeres, soros, öntöttvas motorblokk
HENGERŰRTARTALOM: 2.916-3.620 cm³
MAX. TELJESÍTMÉNY:

- 56 LE, 3.200 fordulat/percnél (RL Normal modell)
- 61 LE, 3.200 fordulat/percnél (RL Touring modell)
- 71 LE, 3.500 fordulat/percnél (RL Sport modell)

VÉGSEBESSÉG: 110-130 km/h



Elegancia az utakon.

A Merosi által 1921-ben tervezett RL hathengeres, felül szelepelt motorral és első fékekkel rendelkezett, melyek révén ki lehetett szűrni a fékezés során fellépő vibrációt. Az autó két – Normál és Sport – változatban készült. A portellói cég az új modelt versenyeken is használni kívánta, főként reklámcéllal, különböző országos – országúti, hegyi és megbízhatósági – futamokon indítva mind a szériaváltozatot, mind pedig egy speciálisan erre a célra átalakított modellt. Az RL mindenütt eredményesnek bizonyult és biztosította az Alfa Romeo termékeinek üzleti sikerét. Az egyik, kifejezetten az 1923-1924-es *Targa Florio versenyekre* készített modellel Campari több, mint 178 km/h átlagsebességet ért el egy 10 kilométeres szakaszon. Az autóból összesen 2.640 darab készült különböző változatokban, melyekből gyakorlatilag a világ minden tájára szállítottak.

A 8C 2300-as modell

GYÁRTÁSI ÉV: 1931-1934
MOTOR: 8 hengeres, soros, két részből összeillesztett könnyűfém motorblokk, acél merevítők
HENGERŰRTARTALOM: 2.336 cm³
MAX. TELJESÍTMÉNY:

- 142 LE, 5.000 fordulat/percnél (csapott hátú, hosszított modell)
- 155 LE, 5.200 fordulat/percnél (Spider versenyváltozat)
- 165 LE, 5.400 fordulat/percnél (Monza változat)
- 155 LE, 5.200 fordulat/percnél (Le Mans változat, 1931)
- 165 ill. 180 LE, 5.400 fordulat/percnél (Le Mans változat, 1932-34)

VÉGSEBESSÉG: 165 km/h (hosszított modell) és 225 km/h (Monza változat) között



jellemzői megegyeznek a 6C 1750-es modellével, ám hengerűrtartalma 2.336 cm³ – ezzel a motorral készül el mind a csapott alvázú Spider modell, mind pedig a hosszabb tengelytávú Torpedo változat, illetve a különleges együléses Grand Prix karosszéria-változat. A motor felépítése különbözik a hathengeres változattól, mivel a vezérlés a motor közepénél kerül elhelyezésre egy lépcsőzetes forgaskerék-sor által. A henger két könnyűfém, szegescselt acél merevítővel ellátott fél blokkból áll. A hengerfej – a világon először – szintén két részből áll és könnyűfém-ből készül. Az autó bemutatkozása az 1931-es Mille Miglia

alkalmával szerencsétlenül alakul ugyan, ám ezután a Targa Florio már győzelmet hoz, és a kocsik sikert sikerre halmoz, mind a Le Mans 2/4 üléses Spider változatban, mind pedig a Monza és Le Mans Grand Prix kétülésessel. A Jano által tervezett modell gyártása 1931-től 1934-ig tart, összesen 188 autó megépítésével.

Kifinomult.

A vállalat, a Sport kategóriában elért dominanciájának fenntartása érdekében, egy új nyolchengeres motort épít, melynek löket és furat **Giulia**



1/2



Tradíció

GYÁRTÁSI ÉV: 1962-1976
MOTOR: 4 hengeres, soros
HENGERŰRTARTALOM: 1.570 cm³
MAX. TELJESÍTMÉNY: 98-102 LE, 5.500 fordulat/percnél
VÉGSEBESSÉG: 165 km/h felett

"Amít a szél tervezett."

A Giulia Saloon 1600-as, a maga új és meglepő csapott hátú formájával, valamint két „testvére”, az 1962-ben a monzai Autodrome-on egyidőben bemutatott Sprint és Spider változatok, egytől-egyig komoly teljesítményre képes autók. Műszaki tartalmukkal és vonalvezetésükkel a korszerű megoldások olyan összességét nyújtják, melyet mind a szakértők, mind a laikus közönség a leghízelgőbb jelzőkkel illetnek. Az 1.750 cm³-es motor szerkezetiileg azonos a Giulietta-val. Hatalmas teljesítményre képes, mely egyrészt hosszabb országúti autózásnál is nagy sebességet tesz lehetővé, másrészt pedig a városi forgalomban jobb manőverezhetőséget biztosít. Ennél a kiemelkedő teljesítménymutatókkal bíró autónál a tervezők valóban igyekeznek a forma és a teljesítőképesség határait kitágítani. A leghíresebb sportváltozatok a TZ és a GTA. A TZ, a Zagato tervezte versenyváltozat, mind az országúton, mind a pályákon jelentős eredményeket ér el. Ám az igazi bombasiker az alumínium ajtókkal és motorháztetővel felszerelt GTA, mely a túraautók kategóriájában hivatott versenyezni.

Alfa Sportwagon

GYÁRTÁSI ÉV: 2000-
MOTOR: 4 hengeres, soros, keresztirányban elhelyezett orrmotor – 6 hengeres, 60°-os V elrendezésű, keresztirányban elhelyezett orrmotor (2.5 V6) – 5 hengeres, soros, keresztirányban elhelyezett orrmotor (2.4 JTD)
HENGERŰRTARTALOM: 1.598 cm³ (1.6 TS) – 1.747 (1.8 TS) – 1.970 (2.0 TS) – 2.492 (2.5 V6) – 1.910 (1.9 JTD) – 2.387 (2.4 JTD)
MAX. TELJESÍTMÉNY:

- 120 LE (88 kW), 6.300 fordulat/percnél (1.6 TS),
- 140 LE (103 kW), 6.500 fordulat/percnél (1.8 TS),
- 150 LE (110 kW), 6.400 fordulat/percnél (2.0 TS),

VÉGSEBESSÉG: 191-230 km/h



- 192 LE (141 kW), 6.300 fordulat/percnél (2.5 V6),
- 115 LE (81 kW), 4.000 fordulat/percnél (1.9 JTD),
- 150 LE (110 kW), 4.200 fordulat/percnél (2.4 JTD)

A sportos kombi, Alfa Romeo stílusban.

Az Alfa 156 kombiváltozata 2000-ben jelenik meg – ez az Alfa Sportwagon. Műszaki paramétereit és motorját lépcsőshátú rokonától kölcsönözi: négy benzínmotor, és két turbódízel JTD. A 2.0 Twin Spark szintén megvásárolható Selespeed szekvenciális váltóval, melynek kapcsolói a kormánykerékben helyezkednek el, valamint a városi autózásra alkotott teljesen automatikus City funkcióval. A 2.5 V6 24v hatsebességes váltót kínál, és ott van még a Q System, melynek révén a vezető bármikor választhat automata és manuális váltó között. A karosszéria magas torziós merevséggel rendelkezik, és tökéletes az egyensúly az első kettős keresztengőkaros felfüggesztés és a hátsó, továbbfejlesztett McPherson felfüggesztés között. Rendelhető extraként az autó hátsó Nivomat felfüggesztést is kínál, mely valós időben kompenzál mindenfajta, terhelés okozta egyensúlyváltozást. A legújabb generációs ABS rendszer, integrált EDB funkcióval biztosítja a fékerő lehető legjobb elosztását a négy kerék között. Az autó minden sebességnél egyszerű stabilitással büszkélkedhet, precízen és megbízhatóan veszi a kanyarokat is. A modellben egyesül a vegytiszta sportosság érzete a kombi által kínált szabadsággal és sokoldalúsággal.

2/2

