

Seminarska naloga:

Alfa Romeo

| | |
|----------------------------------|---|
| Uvod..... | 2 |
| Zgodovina znamke Alfa Romeo..... | 2 |

| | |
|--|---|
| Zgodovina Alfa Romeo v športu..... | 3 |
| Predstavitev Alfa Romeo..... | 6 |
| 147 1.6 TS (105KM) Distinctive 5v..... | 6 |
| Povprečne cene modelov Alfe Romeo..... | 7 |
| Zaključek..... | 7 |

Uvod

Opisal sem proizvajalca avtomobilov, ki je nastal v Italiji. Za to sem se odločil ker so mi ti avtomobili najbolj všeč. Opisal sem celo zgodovino Alfe, opisal eno serijo, ter opisal zgodovina športa Alfe Romeo.

Zgodovina znamke Alfa Romeo

Tovarna A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbricabili) je nastala leta 1910 iz tovarne, kjer so proizvajali francoske avtomobile , zato naj bi prvi avtomobili bazirali na francoskih štirikolesnikih. Vendar je Alfa kmalu začela proizvajati svoje modele, ki jih je v začetku zrisal Giuseppe Merosi. Proizvodnja se je nadaljevala s tremi glavnimi modeli, ki so uporabljali motorje naslednjih prostornin: 2413ccm (15/20), 4084ccm (20/30) in 6082ccm (40/60). (prva številka predstavlja približno moč. druga pa približno hitrost) Leta 1915, je finančno obubožano tovarno prevzel Nicola Romeo. Proizvodnja avtomobilov se je sicer tekom vojne ustavila in se preusmerila na tedaj bolj potrebne proizvode (štedilniki...). Po vojni (1918) pa je proizvodnja avtomobilov ponovno zaživela, malo pa se je spremenilo tudi samo ime tovarne, saj se je obstoječemu dodal še priimek lastnika in tako smo prišli do imena, ki krasi te lepote še danes (Alfa Romeo). Prvi povojni model se je imenoval G1 (1920), večja potovalna limuzina, ki se je z nekaj motornimi dodelavami preimenovala v G2 leta 1921. Naslednje leto je bila predstavljena RL(N,T,S,SS) serija s 3000 kubičnim motorjem s šestimi cilindri (z močjo okoli 22 konjev v in končno hitrostjo 90 kilometrov na uro). Kasneje se je tej seriji pridružila še serija imenovana RM (S-sport, U-Unificato) z manjšim 4 cilindrskim 2000 kubičnim motorjem. Leta 1923 v Alfi Romeo začel delati Jano Vittorio in njegova prva kreacija je bila uspešna Formula 1 (P2). Leta 1927 je tako iz tovarne prvič pripeljala Alfa Romeo 6C 1500, katero je poganjal šestcilindrski motor prostornine litra in pol. V začetku je 6C poganjal SOHC motor z močjo 44 konjskih sil, kmalu pa ga je zamenjal izpopolnjeni brat z dvema odmičnima gredema v vsaki glavi (DOHC). Leta 1929 pa so te motorje zamenjali modernejši 1750 kubični motorji v obeh verzijah. Tako je motor tipa SOHC zmogel moč 45 konjev, DOHC pa moč 55 konjev. Leta 1931 je Alfa Romeo predstavila nov

model 8C 2300 , katero je poganjal 2.3 litrski motor z osmimi cilindri, ki je dihal s pomočjo kompresorja. Leta 1930 so predstavili 8C 2900s, s prilagojenim dirkalnim motorjem. Seveda ne moremo mimo dejstva, da so bili to eni najhitrejših avtomobilov v svojem času. Jano je bil v Alfa Romeo



zamenjan z Trevisanom, ki je 6C2300 razvil v 6C2500. Ta model je ostal v proizvodnji (tudi z manjšimi litražami) preko vojne in kasneje do leta 1950, ko je bil predstavljen 1900. Serija je poleg 1900S vsebovala še modele 1900C Sprint, Berlina in 1900C Super Sprint. Predvsem v vojaške namene pa so proizvajali tudi terenski 1900M. Na začetku je bila na voljo Giulietta Sprint z 1290ccm DOHC motorjem. To leto so sledile še izvedenke Berlina Saloon (štirivratna limuzina) in Spider (kabriolet). V proizvodnji je še vedno ostala serija 1900, ki je tekom razvoja postala 2000 z dodelanim motorjem z dodatnimi 10 konjskimi silami. Tudi serija 2000 je bila na voljo tako v verziji Berlina in Spider. Leta 1962 je bila predstavljena kraljevska serija 2600 v verzijah Berlina, Spider in sprint, ki so prvi serijski modeli Alfa Romeo, ki so za zavirali s pomočjo kolutov. 1750 Saloon, GTV in Sider, ki so bili v proizvodnji od leta 1967, so uporabljali so še povečan in dodelan motor in po uvedbi podalšanje in poširjene karoserije je ta serija zamenjala serijo 2600. Leta 1969 je bila predstavljena Giulia 1600S saloon in GT 1300 Junior Zagato in tega leta je bila prenovljena večina modelov. Serija 1750 je bila leta 1971 zamenjana z 2000 kubičnim motorjem, ki je bi bil še vedno izpeljan iz 1290 kubičnega motorja iz Giuliette, ker priča o naprednosti in kvaliteti tega motorja. Zrisal jo je Rodolfo Hruska in je uporabljala 1200 kubičen horizontalno postavljen motor (Boxer). Tega leta je bila predstavljena tudi Alfetta, z najpomembnejšo uvedbo "de Dion" zadnjim pogonom s "transaxle", ki je vsebovala sklopko, menjalnik in diferencial Alfetta je še naprej uporabljala 2000 kubičen motor, leta 1979 pa je bila predstavljena nova zastavonoša Alfa 6, ki je uporabljala na novo razviti 2492 kubični V6 motor, ki je zmogel 160 konj s podobnim podvozjem kot ga je uporabljala Alfetta. Seveda pa v proizvodnji ni manjkala coupe verzija GTV6, ki v sanjah preganja še marsikaterega ljubitelja športnih klasikov.

Zgodovina Alfa Romeo v športu

Alfa Romeo je v avtošportu že od svojega samega nastanka, ko se je leta 1911 na znamenito dirko Targa Florio prijavila z dvema modeloma 20/30. V svojem prvem nastopu ni noben avtomobil videl ciljne črte, kakor tudi osamljeni jezdec leta 1913. Vse pa le ni bilo tako grozno in je Alfa Romeo že tega leta zabeležila boljše rezultate na gorski dirki Parma-Poggio di Berceto z modelom 40/60 in že naslednje leto je 4.5 litrski 40/60 končal

kot drugi in tretji v gorskem pokalu. Lakota po tekmovalnih uspehih je bila velike, zato se je Alfa takoj po vojni znova vrnila na tekmovanja in tako niso izostali uspehi. Leta 1920 je tako na gorskih kot krožnih dirkah z 20/30, 40/60 in 1914GP car so za Alfo vozili Campari, Ascari, Sivocci in mladi Enzo Ferrari. Merosi je leta 1923 skonstruiral Alfa Romeo RL Targa Florio, ki je zasluženno dobila ime po tej dirki, saj je končala na prvem in drugem mestu. (vozila sta Ascari in Sivocci). V svojem krstni sezoni 1924 je P2 začel z zmagami v precej dirkah, vključno z Veliko nagrado Evrope (v Lyonu) in veliko nagrado Italije v Monzi. Leta 1925 je Alfa Romeo osvojila neuradno svetovno prvenstvo, četudi je bilo tudi to leto zavito v črnino, saj se je na Veliki nagradi Francije smrtno ponesrečil Alberto Ascari. Tako je leta 1928 na Mille Miglia Campari osvojil prvo mesto z modelom 1500ss, leta 1929 je zmagal na isti dirki z modelom 1750, leta 1930 pa so vozniki Alf osvojili zmagovalni trojček z modelom 1750s. Na dirki Targa Florio Varzi z dirkalnikom P2 osvojil eno izmed svojih zmag, ki jih je to leto nanizal še nekaj. Jano Vittorio je leta 1931 skonstruiral model 8C2300. Čeprav 8C2300 v svojem debiju (Mille Miglia) ni bila najbolj uspešna, je maja istega leta Nuvolari z njim zmagal na Targa Florio. Istega leta je ta Alfa Romeo prva prečkala ciljno črto na dirki v Le Mans-u (vozili so Earl Howe & HRS Birkin) in ta uspeh ponovila še naslednje tri ponovitve te znamenite dirke. Po zmagi za veliko nagrado Italije v Monzi, so bili vsi modeli 2300 GP poimenovani po tem sosvojile še nešteto zmag v naslednjih dveh letih, najbolj poznane pa je bila zmaga 33' Targa Florio in 34' Mille Miglia. Za novi dirkalnik je že svojem debiju zmagal (Nuvolari) na dirki za VN Italije v Monzi. Po zmagovitem debiju je bil novi dirkalnik poznan pod imenom P3. P3 je svojo zmagovito serijo to leto nadaljeval še na dirkah za veliko nagrado Francije, Nemčije in nešteto drugih dirk. Za naslednje leto so povečali motor na 3165 kubičnih centimetrov in izboljšali podvozje. Z izboljšanim dirkalnikom so osvojili nešteto zmag vključno z zmago za VN Nice.(prvi-drugi-tretji), VN Marne (prvi-drugi-tretji), VN Turin (prvi-drugi-tretji), VN Pau (prvi-drugi), VN Diepe (prvi-drugi) in Targa Florio (prvi-drugi). Nova karoserija "Tip C" je lahko v svoje nedrje sprejela tako novi 3.8 litrski vrstni osemvaljnik ali 60° dvanajstvaljnik z malenkos Alfa Romeo 8C2900B Le Mans (1938) se je vrnila na dirke, v letu 1936 je Alfa Romeo s trojčkom osvojila Mille Miglia z 8C2900As. Zmage so sledile tudi naslednje leto (38'), ko so z 8c2900B zopet osvojili najvišja tri mesta na Mille Miglia. Leta 1938 so prostornino formulam omejili na 3000 kubičnih centimetrov in tako je Alfa Romeo nastopala z novo razvitim bolidom Tip 308, ki so ga razvili iz 8C2900B. V istem času pa je Alfa razvijala Tip 158 Alfetto, katero je poganjal motor prostornine 1.5 litra z osmimi valji. Namenjena je bila tekmovanjem v nižjih avtomobilskih razredih. Ta mali motor pa je bil uporabljen za osnovo motorja, ki so ga vgrajevali v dirkalnik 316, katerega je sestavljala šasija 12C-37 v katero so vgradili motor združen iz dveh 1.5 litrskih motorjev, ki so jima za lažje dihanje dodali še dva kompresorja. Razvoj je potekal naprej in tako je nastala Alfa Tip 162 z 2995ccm V16 motorjem, ki ga je razvil Ricardo v Veliki Britaniji. Alfa Tip 163 je uporabljala 162 motor brez kompresorjev, ki je bil za voznika. Sledila je še umetnina s sredinsko nameščenim motorjem, prostornine 1490ccm, dvanajstvaljni boxer motor z dvema odmičnima gredema v vsaki glavi in dvostopenjskem kompresorjem. Kombinacija, ki je zmogla kar 335 konjskih

sil. V istem času se je razvijala tudi Alfetta 158As z edinim ciljem, zmagati na domačem prvenstvu. Ta model je uporabljal 1500 DOHC vrstni osemvaljnik s kompresorjem, ki je zmogel 190 konjskih sil pri 7500 obratih na minuto. Dirkalnik je zmagal že na svoji uvodni dirki in nizal zmage za zmago (vmes je z dodelavami sredi leta 1939 moč narasla na 225hp), niso je mogli ustavit konkurenti, žal pa je to uspelo vojni, ko je bila na višku svojih moči. Model 158 je sedaj zmogel 360 konjskih sil pri 8500 obratih na minuto in že v svoji prvi dirki po povratku osvojil prvo mesto na dirki Targa Florio je bila osvojena z modelom 6c2500 Competizione Coupe, kateri je sledil zmagovalni trojček, na dirki za veliko nagrado Evrope, ki je bila prva dirka novoustanovljenega svetovnega prvenstva. Alfa Romeo je bila to leto lačna zmag in tako osvojila prav vse dirke v tej sezoni in tako sta Farina in Alfa Romeo osvojila Svetovno. Neustavljivo ekipo to lepo so sestavljali Farina, Fangio, Fagioli, Sanesi in Taruffi. Leta 1959 je Alfa Romeo razvila Tip 159 z močjo kar 425 konjskih silAlfa je to leto osvojila 5 zmag, sledil pa ji je Ferrari s tremi. To leto je v Alfi Romeo padla odločitev, da opusti program za velike nagrade (Formula 1) in se osredotoči na dirke s športnimi avtomobili. Tokrat je bil umik dolg kar 25 let, Alfa Romeo pa je tako za seboj pustila neizbrisljive sledi. V zgodnjih petdesetih je alfa Romeo razvila koncepti Disco Volante, ki je baziral na mehaniki 1900. Leta 1953 je Alfa Romeo na dirko Mille Miglia prijavila tri avtomobile in Fangio jo je končal kot drugi, kljub resnim tehničnim težavam. To leto se je ta model uporabljki v Le Mansu in drugih vztrajnostnih dirkah. Naslednje leto je Alfa Romeo zgradila nov dirkalnik 6C3000PR s katerim se je na prvi dirki v nesreči resneje ponesrečil Sanesi. Alfa se je odločila, da ima dovolj in je najavila umik. Seveda pa tudi naslednja leta niso minila brez Alf na dirkah. Čeprav tovarna uradno ni bila udeležena, so se privatni vozniki udeleževali vseh mogočih dirk v petdesetih letih in začetku šestdesetih let. Leta 1963 je Zagato izdelal Gullio TZ za manjše število privatnih voznikov in kmalu se je tudi pri matični tovarni povečalo zanimanje za ta model. Zato so leta 1965 izdelali 10 vozil Alfa Romeo Giullia TZ2 za Autodelto. S podpisom pogodbe pa je Autodelta postalo uradno moštvo Alfa Romeo. V istem času pa se je pojavila tudi Giullia GTA in GTA corsa, ki sta bili osnovani na Bertonejevi kreaciji Giullie GT. Izvedba GTA je imela 115 konjev, medtem, ko je posebna izvedba za dirke na cesto spravljala 170 konj. Leta 1967 se je na dirki pojavilo deset vozil Giullia GT-SA (kompresor), medtem ko je bila naslednje leto narejena GTA1300 s kar 160 konji. Zadnja modela iz te družine sta bila 1750 in 2000 GTAm z 200 in 240 konji. Uspeh modela TZ (1963) se je nadaljeval tudi leta 1964 z zmago v svojem razredu na Targa Florio, na 24 ur Le Mansa in Tour de France, doklto ni zamenjala precej izboljšana in dodelana verzija TZ2, ki je kot za stavo pobirala zmage v svojem razredu, ki so se nadaljevala tudi v sedemdesetih z Alfo Romeo 1750 GTAm (1967) in različnimi izvedbami Giullie GTA. Autodeltina delavnice je leta 1967 na dirkalne steze spustila novo zver. To je bila samo začetek zelo uspešne poti modela T33, ki je bil tekom naslednjih let precej uspešen, kljub hudi konkurenci Porscheja in Ferrarija. Model 33TT12 je dobil novo cevno šasijo in dvanajstvaljni boxer motor (2993ccm z čez 500hp), razvit iz motorja F1 za leto 1952 (ampak nikoli uporabljen),



predelani motor je svojo življenjsko pot začel leta 1973. Leto 1975 pa je bilo njegovo, saj je Alfa z njim osvojila naslov svetovnega prvaka po seriji zmag s kar nekaj dvojčki. T33 je pobirala praktično vse v razredu športnih avtomobilov in tako Alfi vrnila motiv za nastopanje na dirkah za veliko nagrado(F1) in tako je postali motorni dobavitelj za moštvo Brabham. Trilitrski boxer motor z 520 konji je bil razvit iz motorja T33, kar je prihranilo precej časa in seveda denarja. Prvo zmago je moštvo dočakalo leta 1978, ki jo je privozil Nicki Lauda. Še zadnjič se je Alfa odločila, da se pomeri v konkurenci Formule 1, ko je razvila 4 valjni turbo motor za moštvo Ligier. Kombinacija šasije in motorja se je že testirala, ko je bil projekt preklican in tako se je končala Alfina pot v F1. Sledil je še poizkus v seriji CART, kjer so v šasijo march, vgrajevali V8 turbo motor, vendar so leta 1990 (po malo uspeha) opustili tudi ta program. Leta 1980 se je Alfa prvič preizkusila tudi v reliju z Alfetto GTV2000 Turbodelta, ki je bila homologirana v razred 4, ki je bil po več nesrečah kmalu prepovedan in tako se je Alfa Romeo raje preusmerila v tekmovanje turnih vozil. Sprva z modelom 75, kasneje pa z modelom 155, ki je osvojil praktično vse kar se je dalo tako v evropskem prvenstvu, in tudi nekaterih drugih prvenstvih širom sveta, najslajša je bila vsekakor zmaga v nemškem DTM prvenstvu. Zmagovito pot sedaj nadaljuje moštvo Autodelta z modelom 156, v nekaterih prvenstvih pa se že pojavlja tudi model 147.

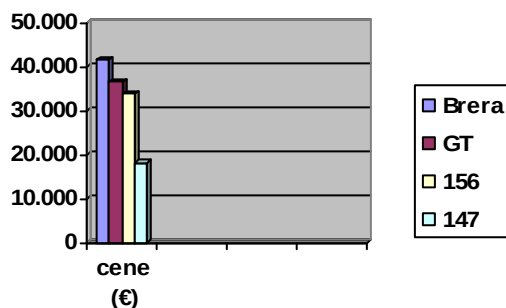


| | |
|-----------------------------|--|
| Motor | |
| Tip motorja | vrstni 4 |
| Prostornina | 1598 cm |
| Moč motorja | 105 KM (77 kW) pri 5600/min |
| Navor | 140 Nm pri 4200/min |
| Oblika in dimenzije | |
| Karoseriya | kombilimuzina |
| Število vrat | 5 |
| Mere (DxSxV) | 4160x1700x1421 mm |
| Medosna razdalja | 2546 mm |
| Masa | 1190 kg |
| Mehanika in podvozje | |
| Legaj motorja | spredaj |
| Pogon | spredaj |
| Menjalnik | petstopenjski |
| Zavore | ABS, spredaj koluta, zadaj koluta |
| Pnevmatika | 185/65R 15H |
| Kapaciteta | |
| Število sedežev | 5 |
| Rezervoar | 60.l |
| Nosilnost | 468 kg |
| Prtljažnik | 280 / 1030 l |
| Gorivo in poraba | |
| Gorivo | Bencin |
| Poraba (zunaj) | 6,3l / 100 km |
| Poraba (mestna) | 11,1 l / 100 km |
| Zmogljivost | |
| Največja hitrost | 185 km/h |
| Pospešek | 11,3s do 100km |
| Gerancija | |
| Splošna | 2 leti (brez omejitve prevoženih kilometrov) |
| Proti prerjavenju | 8 let |

Predstavitev Alfa Romeo 147 1.6 TS (105KM) Distinctive 5v

Povprečne cene modelov Alfe Romeo

Tukaj bom predstavil ceno modelov GT 3.2 V6 24v Distinctive, 147 1,6 TS 105 KM Distinctive, Brera 3.2 JTS V6 24v Q4 ter 156 1.9 JTD Multijet Distinctive. Najdražjo ceno ima Brera, ki je 41.520,61€, sledi mu GT, ki je 36.582,59€ potem 156, je 33.796,53€, ter pa še 147, ki je 18.273,24€.



Zaključek

Več o tem si lahko preberete na spodaj nevedenih intrnetnih straneh. Upam, da vam je moja predstavitev všeč.

Kazalo

[Zaključek](#).....

Vir podatkov:

http://www.alfa-klub.com/modload.php?&c_mod=static&c_menu=1095599866

Tehnični podatki:

<http://www.najdi.si/avtomobili/avtopodatki.jsp?>

[znamka=ALFA+ROMEO&modeltip=147+1.6+TS+%28105+KM%29+Distinctive+5v](http://www.najdi.si/avtomobili/avtopodatki.jsp?znamka=ALFA+ROMEO&modeltip=147+1.6+TS+%28105+KM%29+Distinctive+5v)

Cenik:

http://www.alfaromeo-slo.com/novi_modeli.asp