

Z okazji stulecia marki Alfę Romeo, miasto Mediolan podczas czterodniowych obchodów jubileuszu w dniach 24-27 czerwca 2010, złoży hołd tej historycznej marce samochodowej.

W wydarzenie to zaangażowały się władze miasta Mediolan, Targi Mediolańskie (la Fiera Milano), słynny tor wyścigowy Monza oraz Muzeum Historyczne Alfę Romeo. Bogaty program opracował i zrealizuje RIAR (Registro Italiano Alfa Romeo - Włoski Rejestr Aut Alfę Romeo) i MAC Group (partner Fiat Group Automobiles), który sprawdził się już w projektach propagujących historyczne znaczenie włoskiego dziedzictwa narodowego pod patronatem Alfę Romeo.

To niezwykle spotkanie odbędzie się z udziałem bardzo licznej publiczności pasjonującej się motoryzacją, jak również miłośników Alfę Romeo "Alfisti" pochodzących z całego świata, kolekcjonerów, członków klubów lub po prostu właścicieli obecnie produkowanych modeli.

W obchodach udział weźmie również około 3000 samochodów Alfę Romeo, które przyjadą z 45 krajów.

Przedstawiamy kalendarz imprez przewidzianych w programie obchodów wspomnianej rocznicy oraz krótką historię obejmującą 100 lat historii istnienia Alfę Romeo, która rozpoczęła się właśnie w Mediolanie w dniu 24 czerwca roku 1910.

Jest to niebywale osiągnięcie, którym może pochwalić się jedynie niewielka ilość firm samochodowych i którego rangę podnosi sukces handlowy i sportowe zwycięstwa, jakie marka ta odnosiła na całym świecie.

Świętowanie stulecia Alfę Romeo oznacza także podróż przez najistotniejsze karty historii powstawania samego samochodu, także pod względem design'u i innowacji technologicznych. Od zawsze auta tej marki wyróżniały się na międzynarodową skalę fascynującym i budzącym silne emocje stylem oraz zaawansowanym poziomem technologii, cechując się oprócz tego doskonałymi właściwościami jezdnyymi oraz będącą zawsze na najwyższym możliwym poziomie przyjemnością z kierowania autem.

Kalendarz imprez.

Już 24 czerwca, w dniu, w którym 100 lat temu założona została Alfa Romeo, przewidziane są uroczystości poprzedzające wydarzenia weekendowe. Przede wszystkim w czwartkowy poranek, w widowiskowej oprawie Palazzo Marino, historycznej siedzibie zarządu mediolańskiego firmy odbędzie się konferencja prasowa poświęcona kalendarzowi obchodów, natomiast po południu tor Monza zostanie otwarty w godzinach od 13 do 18 (konieczna jest rezerwacja w sekretariacie RIAR).

Poza tym w dniach 24 i 25 czerwca Muzeum Historii Alfę Romeo w Arese dokona niecodziennego otwarcia, od godziny dziewiątej rano do północy w trakcie zwiedzania, będzie można z bliska zapoznać się z dziesiątkami modeli Alfę Romeo.

Od 24 do 27 czerwca na niektórych najpiękniejszych i najważniejszych placach Mediolanu obok najnowszej Alfę Romeo Giulietta wystawione zostaną historyczne modele samochodów Alfa. Także Poczta Włoska (Poste Italiane) zaznaczy swoją obecność na uroczystościach prezentując na swoim stanowisku ekskluzywny filatelistyczny stempel pocztowy powstały „ad hoc” dla uczczenia obchodów stulecia powstania marki Alfę Romeo.

Specjalną rolę w kalendarzu obchodów odgrywać będzie międzynarodowy i przygotowany z wielkim rozmachem zjazd miłośników marki Alfę Romeo, który zaplanowany został na sobotę 26 i niedzielę 27 czerwca. Będą to tysiące zgłoszonych załóg, które wezmą udział w wielkiej paradzie wzdłuż centralnych ulic Mediolanu, która odbędzie się w godzinach popołudniowych w dniu 26 czerwca. Spotkanie wszystkich samochodów ustalono na Targach

Mediolańskich (Fiera Milano), gdzie będzie można także obejrzeć wystawę historyczną "Targi Mediolańskie i Alfa Romeo: fragmenty całości" ("Fiera Milano e Alfa Romeo: frammenti d'insieme "). Stąd samochody Alfa Romeo zgłoszone do udziału w paradzie ruszą w kolumnie do centrum Mediolanu, by dotrzeć do miejsca przeznaczenia, którym jest Castello Sforzesco, gdzie samochody o najważniejszym znaczeniu dla stuletniej historii marki Alfa Romeo będą przejeżdżać na specjalnie do tego celu przygotowanym wybiegu.

Parę godzin przed defiladą, przed bramą południową Mediolańskich Targów odbędzie się ceremonia przekazania i ustawienia rzeźby podarowanej przez RIAR (Stowarzyszenie, które zrzesza ponad 1500 właścicieli historycznych samochodów marki Alfa Romeo) oraz przez licznych miłośników Alfę na całym świecie. Dzieło, inspirowane słynnym modelem Alfa Romeo 1900 Disco Volante, opracowane zostało przez Centro Stile Alfa Romeo we współpracy z artystą Agostino Bonalumi.

Pierwszy dzień międzynarodowego zjazdu zakończy się wieczorem w miejscu wokół parku Sempione, gdzie w lokalach położonych w centrum Mediolanu można będzie zjeść kolację z przyjaciółmi oraz obejrzeć sugestywny pokaz pirotechniczny.

Z pewnością jeszcze bardziej emocjonujący będzie, filmowany z helikoptera, rekordowa parada przewidziana na niedzielny poranek 27 czerwca: wszystkie zgłoszone załogi utworzą długi sznur samochodów Alfa Romeo oznakowanych flagą ze znakiem węża na dachu, a następnie przejadą wzdłuż wewnętrznego pasa ruchu na mediolańskiej obwodnicy. Będzie to symboliczny ukłon ze strony Alfę Romeo dla miasta, któremu marka zawdzięcza swe pochodzenie.

I wreszcie wszyscy miłośnicy będą mogli uwiecznić to fascynujące doświadczenie zwiedzając wystawę "100x100 Alfa" przewidzianą w programie Parku Wystaw w Novegro (Parco Esposizioni di Novegro koło Mediolanu) w okresie od 19 do 27 czerwca. Wystawione zostaną setki samochodów, które model po modelu „przejadą” niejako przez historię Alfa Romeo, demonstrując zdobycze i sukcesy marki odniesione przez cały wiek istnienia firmy: nie tylko "pojedyncze egzemplarze" w chwale osiągnięć i triumfów, ale także wiele aut "seryjnych", które tworzyły jej zbiorowy wizerunek przewożąc całe pokolenia Włochów. Wystawę zorganizował Mediolański Klub Samochodów Minionej Epoki (C.M.A.E.) we współpracy z Włoskim Historycznym Automotoclub (A.S.I.) oraz z Alfa BlueTeam.

1910 - 2010: Alfa Romeo świętuje stulecie sukcesów i światowych rekordów.

Na świadectwie urodzin Alfę Romeo widnieje data: Mediolan, 24 czerwca 1910 roku. Wówczas to niektórzy przedsiębiorcy i biznesmeni przejęli działalność włoskiej spółki samochodowej Darracq, filii francuskiej firmy posiadającej zakłady na peryferiach miasta Portello i założyli A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili).

Symbol nowej spółki podkreśla związek z miastem Mediolan (czerwony krzyż sztandaru miejskiego i wąż Viscontich). Pierwszym, tak ozdobionym samochodem był model 24 HP, w którym na uwagę zasługiwał układ mechaniczny, osiągi oraz komfort jazdy, czyli te cechy, które staną się synonimem marki Alfa Romeo.

Wybuch I Wojny Światowej i ograniczone zasoby finansowe postawiły zakład w trudnej sytuacji. Został on 2 grudnia przejęty przez neapolitańskiego przedsiębiorcę, inżyniera Nicola Romeo, który zmienił jego nazwę na "Alfa-Romeo". Zakład w Portello, w którym pracowało 2500 osób został rozbudowany tak, by sprostać wojskowym zamówieniom i móc produkować zespoły silnikowo- sprężarkowe, amunicję, silniki do samolotów, a od roku 1917 także środki transportu kolejowego. Po zakończeniu działań wojennych zakład wznowił produkcję samochodów.

Alfa Romeo dokonała w ten sposób pierwszego, zdecydowanego skoku jakościowego: najpierw zwyciężając Targa Florio w 1923 (pierwszy z 10 sukcesów marki) a także "RL TF", który daje początek "Quadrifoglio" (zielonej czterolistej koniczynki), symbolu wyścigowych aut Alfa; następnie w roku 1925, dzięki "P2 Gran Premio" Alfa zdobywa pierwsze mistrzostwa samochodowe świata w historii.

W tym czasie Romeo dokonuje zmiany na stanowisku dyrektora technicznego Alfy: Giuseppe Merosi, autor pierwszych modeli obecny w firmie od roku 1910, zostaje zastąpiony przez Vittorio Jano, twórcę wielkich technicznych koncepcji Alfę lat trzydziestych, który debiutuje modelem "P2" i firmuje kolejne "6C 1500" (1928), "6C 1750" (1930), "8C 2300" (1931) oraz "Gran Premio Tipo B-P3" (1932), które to znacznie zasilają sportowe Quadrifoglio, podnosząc prestiż techniczny samochodów z Portello. To właśnie Jano zawdzięcza się technologiczny sukces silnika 8- cylindrowego i zasilanego sprężarką, w którym cylindry ustawione zostały w jednej osi ("8C").

Lata trzydzieste stanowią okres, w którym nabiera kształtu legenda Alfa Romeo. Rzeczywiście niezawodność silników jest poza wszelką dyskusją a odwaga i brawura kierowców takich, jak Antonio Ascari, Gastone Brilli Peri, Giuseppe Campari, Enzo Ferrari, Tazio Nuvolari, Achille Varzi są na ustach wszystkich. To oni odnoszą legendarne zwycięstwa sportowe: Mille Miglia (niepokonany rekord 11 zwycięstw), 24 godziny w Le Mans (4 kolejne edycje), Targa Florio, niezliczone międzynarodowe Grand Prix. Cenne doświadczenia odniesione w czasie wyścigów są przenoszone także do produkcji seryjnej.

Światowy kryzys gospodarczy, rozpoczęty upadkiem giełdy Wall Street w roku 1929 hamuje ekspansję Alfę, która to w roku 1933, przechodzi pod kontrolę Iri, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (Instytut Odbudowy Przemysłu). Na dyrektora generalnego powołany zostaje Ugo Gobbato, który zasadniczą rolę odgrywa w dziedzinie racjonalizacji i reorganizacji produkcji, skupiając się na silnikach lotniczych, samochodach dostawczych, turystycznych i wyścigowych.

W tym samym roku firma opuszcza wyścigi samochodowe a swoje „8C2300B” powierza stajni Ferrari. I to ze świetnymi wynikami, bowiem w roku '34 samochody z Wężem w godle wygrywają najwięcej wyścigów, a w roku '36 działalność sportowa spycha na drugi plan produkcję seryjną. Ponadto produkcja dla przemysłu lotniczego osiąga prawie 80% wielkości rocznej sprzedaży i aby zaspokoić rosnące zapotrzebowanie na zamówienia także z zagranicy, pod koniec dziesięciolecia powstaje nowy zakład w Pomigliano d'Arco (k.Neapolu).

Jednak wybuch II Wojny Światowej i wniwecz obraca ambitne plany firmy. Tak, jak większość przemysłu włoskiego Alfa zmuszona jest przekształcić produkcję na potrzeby wojenne a jej zakłady zostają zbombardowane przez Aliantów (z tego powodu w dniu 20 października roku 1944 kompleks w Portello zaprzestaje wszelkiej działalności).

Wraz z nastaniem pokoju w kwietniu 1945 roku firma wznawia pracę. Nie ma jednak hal i komponentów do produkcji silników lotniczych, autobusów, czy tym bardziej samochodów. W ten to właśnie sposób w Portello, 8000 pracowników produkuje kuchnie elektryczne, metalowe meble, futryny i żaluzje, czyli te przedmioty, których potrzebują odbudowujące się Włochy.

Dopiero w 1946 roku w fabryce następuje powrót do przedwojennej produkcji samochodowej modelu 6C 2500. Na tory wracają modele 158 uratowane z gruzów. Później powstają nowe wersje, Freccia d'oro i Villa d'Este. W roku 1950 rodzi się 1900, pierwszy model Alfę z samonośnym nadwoziem, zaprojektowany przez Orazio Satta Puliga (w firmie od roku '38), natomiast w Portello zainaugurowana zostaje pierwsza linia montażowa.

Mnożą się w tym czasie sportowe triumfy. Na torach Grand Prix, Alfa 158 panuje w sposób absolutny i w roku 1950, dzięki Nino Farina zdobywa Mistrzostwo Świata Formuły 1. W kolejnym roku legenda tego sportu Juan Manuel Fangio wygrywa drugie mistrzostwa za kierownicą Alfa Romeo 159 wyposażonej w silnik 1500: o największej mocy, jaki kiedykolwiek został skonstruowany, osiągający 425 KM i pozwalający rozpędzić się do prędkości powyżej 300 km/h. Zaraz później, Alfa postanawia wycofać się z wyścigów Grand Prix. Kontynuuje natomiast udział w wyścigach kategorii Sport i tak powstaje „1900 Disco Volante”, auto o kształcie soczewki zdolne osiągnąć prędkość 225 km/h. W tym czasie firma koncentruje się na produkcji samochodów seryjnych, dostawczych, silników lotniczych i morskich, zespołów napędowych diesla stosowanych w przemyśle.

W roku '48 w wyniku organizacyjnych przekształceń Iri, Alfa wchodzi do sub-holdingu Finmeccanica.

W roku 1954 powstaje "Giulietta Sprint", która staje się wraz ze "Spider" (1955) i "Berliną" (1955) autem o kapitalnym znaczeniu nie tylko w historii samej Alfę. Ustanawia bowiem nowe parametry - jest pierwszym autem seryjnie produkowanym z silnikiem wykonanym z aluminium z dwoma wałkami rozrządu. Ponadto jako symbol drogi wyjścia Włoch z mrocznego wojennego okresu umacnia firmę z Portello na pozycji "wielkiego producenta".

Lata sześćdziesiąte rozpoczynają się pod znakiem sukcesu modelu "Giulia" (1962) rozwijającego w innych wymiarach filozofię poprzedniego modelu "Giulietta". „Giulia” „wymusza” na firmie Alfa Romeo rozbudowę firmy. Tak powstaje nowy zakład usytuowany u bram Mediolanu, w Arese”. Pod koniec długiej kariery „Giulia” i jej wersje - „Giulia Sprint GT” (1964), "1600 Spider Duetto" (1966) i "1750" przekształcając się odpowiednio: w limuzynę, coupé i spider, osiągają poziom miliona wyprodukowanych sztuk. W tej dekadzie kontynuowana jest działalność sportowa: założona zostaje "Autodelta", wydział produkcji w firmie stworzony dla potrzeb wyścigów, a Alfa Romeo wygrywa na torach wyścigowych na całym świecie dzięki modelom "Giulia TZ" (1963), „TZ 2" (1965), „Giulia GTA" (1965) i "33" (od '69 do '71).

Lata sześćdziesiąte to okres rozkwitu Firmy: samochody sprzedawane są na całym świecie i w takim właśnie kontekście umacnia się związek marki Alfa Romeo ze Stanami Zjednoczonymi, do dzisiaj szczególnie silny.

Dzięki przewidującym talentom menadżerskim takich osób jak Giuseppe Luraghi, prezesa Spółki do roku 1974 i wysokim kompetencjom inżynierskim Orazio Satta Puliga, dyrektora technicznego Alfę, autora rozwoju wszystkich samochodów aż do "Alfetta", Alfa Romeo przeżywa fazę największej prosperity w swojej historii. Ekspansja „Węża Viscontich” sprawia, iż siedziba w Portello staje się niewystarczająca, wchłonięta zresztą także przez ekspansywne budownictwo w stolicy Lombardii. W ten sposób zbudowany zostaje na powierzchni ponad dwa i pół miliona metrów kwadratowych zakład w Arese, do którego stopniowo przenoszona zostaje produkcja, natomiast w Balocco (Vercelli) powstaje tor wyścigowy do testowania prototypów.

Wreszcie w obliczu znacznego wzrostu zapotrzebowania na samochody, Alfa Romeo realizuje jeszcze jeden kompleks w Pomigliano d'Arco (Neapol). Wmurowanie pierwszego kamienia ma miejsce 29 kwietnia 1968 roku. Konstrukcja i projekt nowego samochodu powierzone zostają inżynierowi o nazwisku Rudolf Hruska: w roku 1971 rodzi się "Alfasud", samochód o strukturze kompaktowej, wersja podstawowa tej gamy wyposażona w bardzo wyrafinowane rozwiązania mechaniczne (silnik z przodu „boxer” o przeciwnych cylindrach z tłokami pracującymi w pozycji horyzontalnie przeciwnie do siebie).

W następnym roku w Arese uruchomiona zostanie produkcja modelu "Alfetta", sportowej limuzyny z wyrafinowaną mechaniką (silnik z przodu w pozycji wzdłużnej, napęd na tylne koła, schemat "transaxle" z mostem napędowym tylnym „De Dion”), lidera w swoim segmencie przez lata: "Alfetta GT" (1974) z kolejną limuzyną niższej kategorii "Nuova Giulietta" (1977) są produkcyjnym fundamentem lombardzkiego zakładu. W tym czasie Alfę Romeo przyznane zostają dwa tytuły światowe: w roku 1975 zdobyte dla 33 TT 12 (Mistrzostwa Marek Samochodowych) i w roku 1977 dla 33 SC 12 (Mistrzostwa Prototypów).

W firmie, tak, jak i w całym kraju mają miejsce problemy wynikające z napięć społecznych, które charakteryzują lata sześćdziesiąte. Mimo to Alfa Romeo przygotowuje modele i strategię na kolejne dziesięciolecie: w roku 1983 rodzi się "Alfa 33", zastępczyni "Alfasud", na miejsce nadzwyczajnej "Alfetta" wchodzi "Alfa 90" (1984) i na początku 75 rocznicy istnienia Firmy zostaje zademonstrowana "Alfa 75" (1985), ostatni samochód z rodziny "Alfetta".

Rok 1986 jest rokiem trzeciej w historii zmiany właściciela Firmy: Alfa Romeo zostaje zakupiona przez Grupę Fiat, która wprowadza najnowszą limuzynę "164" (1987) i z dużym powodzeniem lansuje markę Alfa Romeo i zakład w Arese.

Rok 1992 to początek modelu „155”, odnoszącego nieprawdopodobne zwycięstwa w wyścigach. W roku 1994 zaprezentowana zostaje "145", następczyni „33” a w następnym roku pojawiają się na rynku sportowe "GTV" i "Spider". W 1997 roku lansowana jest "156" sportowa limuzyna - owoc nowych poszukiwań technicznych, które

stawiają ją na szczycie swojej klasy (przednie zawieszenia „wysoki czworobok” i silniki diesel „common-rail”). Samochód odnosi wielki sukces rynkowy - staje się „Samochodem Roku 1998”, a także na międzynarodowych torach, zdobywając liczne tytuły w kategorii Turismo. W roku 1998 „166” wchodzi na miejsce „164”, w roku 2000 „147” (także Samochód Roku) zastępuje „145” odnosząc sukces na rynku, taki, jak jej starsza siostra „156”, której gama w tym czasie zostaje poszerzona: jesienią roku 2003 zaprezentowana zostaje „GT”, coupé cztero-miejscowe o eleganckiej linii, która koncepcją przypomina „Giuliettę Sprint”. W roku 2005 „159” wchodzi na miejsce „156”, ze zmienionym stylem i gabarytami, napędem i konfiguracją karoserii: w tym samym roku debiutuje coupé „Brera”, a w roku 2006 wylansowany zostaje nowy „Spider”.

Także w roku 2006 Alfa Romeo wprowadza na rynek bardzo oczekiwany model „8C Competizione”, coupé o wysokich osiągnięciach i wyrafinowanym designie, dzięki którym auto stanowi kwintesencję klasyki. Wyprodukowany zresztą tylko w 500 egzemplarzach, ten super samochód przeznaczony jest i trafia dla kolekcjonerów i nielicznych szczęśliwych posiadaczy.

W roku 2008 przy jej boku debiutuje „8C Spider”, który utrzymuje takie same charakterystyki mechaniczne i osiągi jak coupé. W tym samym roku wylansowana zostaje także Alfa Romeo MiTo, kompaktowy samochód o profilu sportowym, przeznaczony dla młodszych odbiorców oraz dla tych, którzy cenią niepowtarzalność i performance.

Teraz nadchodzi kolej na najnowszą „Giuliettę”, która wkracza na rynek z ambitnym przesłaniem wylansowania marki w jednym z najważniejszych segmentów w Europie. W roku obchodów stulecia, nazwa samochodu stanowi hołd złożony legendzie motoryzacji i samej Alfie Romeo: Giulietta jest modelem, który w latach pięćdziesiątych był przedmiotem marzeń kierowców na całym świecie a dzięki połączeniu komfortu, wysokiego poziomu wykonania z doskonałością techniczną sprawił, że po raz pierwszy dla wielu marzenie posiadania Alfa Romeo stało się możliwe.

Dzisiaj w Centro Stile Alfa Romeo zrodziła się nowa Giulietta, 5-drzwiowy hatchback, z wyrazistą linią Alfa Romeo, mogącą świetnie poradzić sobie na wymagających trasach, a na co dzień pozwalająca docenić zalety wygodnego wnętrza i komfortu. Zasluga w tym nowej architektury „Compact”, która dzięki wyrafinowanym rozwiązaniom wybranym dla zawieszek, aktywnemu układowi kierownicznemu „dual pinion”, zastosowaniu szlachetnych materiałów oraz przyjętym technologiom produkcyjnym pozwala Giuliettzie osiągnąć najwyższe poziomy doskonałości zarówno pod względem komfortu w kabinie, dynamiki jazdy oraz wymogów bezpieczeństwa, aktywnego i pasywnego.

Fiat Auto Poland