

AR 8C-2900-B-LUNGO, 180
 KONJSKIH MOČI PRI 5200
 VRTLJAJIH TER 175 KM/H KONČNE
 HITROSTI.



TO NISO NASLIKANE UMETNINE, TEMVEČ AVTOMOBILI, KI JIH BO MOČ VIDETI IN SLIŠATI NA CESTAH.

KULTNO SREDIŠČE ZA VSE LJUBITELJE »MILANSKEGA GADA« – MUZEJ ALFA ROMEO

ZAGOTOVILO GOSPODA LORENZA ARDIZIA, novega vodje Alfinega muzeja v Aresu, da razstavljeni eksponati niso samo statične umetnine, ampak vozila, ki jih bo moč videti in slišati na cestah, je nedvomno božji napev za vse ljubitelje vozil znamke Alfa Romeo. Ponovno odprtje tega pomembnega italijanskega avtomobilističnega spomenika 30. junija 2015 je jasen pokazatelj, da se v okviru koncerna FCA milanskemu podjetju s stoletno tradicijo napoveduje novo poglavje. Dokaz ni bila samo predstavitev športne limuzine giulie v prostorih muzeja, ampak predvsem vložek za prenavo - 40 milijonov evrov za 20.000 kvadratnih metrov razstavne površine.

Nova giulia (op.pa upajmo, da bo slovenski uvoznik izdelkov FCA sprevidel, da je giulia že od leta 1962 pri Alfi oznaka za nekaj več v primerjavi z manjšo, a starejšo giulietto in nikakor ne more neopaženo mimo našega tržišča) je luč sveta ugledala na Alfin 105. rojstni dan prav v muzeju, ki je prvič odprl svoja vrata leta 1976. Kljub štiriletni obnovi so razstavni prostori ostali nespremenjenih veličin. Osnovani so bili na podlagi zamisli arhitektov Vita in Gustava Latisa kot nevrolško središče Alfe konec šestdesetih let. Pred tem je leta 1942 generalni direktor Alfa Romeo, Ugo Gobbato, dal ustanoviti manjši tovarniški muzej, v katerega mu je uspelo

zajeti velik del dokumentarnega gradiva in fotografij. Hkrati je v to zbirko vključil tudi številne dirkalnike, ki so ostali v lasti tovarne, kar pa je bilo tedaj precej neobičajno, ker so vozila po tekmovalni sezoni pogosto prodali, da so lahko financirali razvoj novih projektov. Muzej v Aresu je bil, poleg domovanja razstavnih eksponatov (teh je bilo tedaj 110 v kronološki razporeditvi), tudi center vseh Alfinih vodstvenih odločitev. V t. i. »casa del Biscione«, ki je bila vse do leta 1986 v državnih rokah, so po prevzemu s strani koncerna Fiat sledile bolj ali manj uspešne spremembe, ki »alfistov« niso pogosto popolnoma navdušile. V novem obdobju je zato tudi Alfina reprezentančna stavba morala doživeti korenite spremembe. Arhitekt Benedetto Camerana je sicer ohranil 6 nadstropno razporeditev, vendar je omogočil bolj »lahkoten prehod« čez zbirko od najvišjega do najnižjega poslopja (slednje uporabljajo nekatere nemške avtomobilistične znamke za svoje muzeje že leta). Obiskovalci ne sledimo več kronološkemu pregledu vozil, ampak trem ključnim tematskih sklopom, ki so bistveno zaznamovali milansko znamko: 1. industrijski razvoj, 2. stil oz. oblikovanje in 3. hitrost (z njihovimi besedami: 1. la Timeline - come è evoluta la vettura, 2. la bellezza oz. lo stile in 3. la velocità oz. le corse).



AR 75 2.0 TS A.S.N., AR 164 3.0I V6, AR 156 IN AR 8C COMPETIZIONE.

Prenovljeni tempelj Anonime Lombarde Fabbrice Automobili (v kratici A.L.F.A) nam sedaj ponuja 69 razstavljenih vozil, ki imajo več »življenjskega prostora« in posebno osvetlitev, kar pa omogoča, da si obiskovalci ogledamo vsak še tako skrit detajl. Gibamo se v skorajda »sterilnem« prostoru, kjer je moč videti popolnoma ohranjena ali vrhunsko restavrirana vozila, za katerimi stojijo panoji s posameznimi tehničnimi podatki in video posnetki. Na stenah bomo opazili orjaške fotografije gospodov, ki so pri Alfi Romeu najbolj zaslužni, da so se njihova vozila zapeljala po vseh cestah sveta. Razstavniki izbor teh štirikolesnih draguljev je skrojil sam vodstveni vrh z nekaterimi ožjimi sodelavci ter stopil tako daleč, da je celo najel posamezne primerke v privatni lasti.

A.L.F.A. 40/60 HP AERODINAMICA, LETNIK 1914, 70 KONJSKIH MOČI PRI 2200 VRTLJAJIH, KI SO OMOGOČALI NAJVIŠJO HITROST 139 KM/H.



AR1900 C52 DISCO VOLANTE, LETNIK 1952, NAJVIŠJA HITROST PREKO 220 KM/H.

Pa pojdimo po vrsti. V zadnjem nadstropju oz. prvem razstavnem nadstropju je moč videti Alfo 24HP iz leta 1910, vozila iz dvajsetih in tridesetih let ter povojni ekonomski boom, ki sta ga pri Alfi zaznamovali giuletta in giulia v petdesetih in šestdesetih letih. Pol nadstropja nižje srečamo Alfo Romeo montreal z njenim mogočnim V8, zraven pa alfosud z njenim malim boxer motorjem, obe vozili zaznamujeta sedemdeseta leta. Nato sledijo osemdeseta leta z Alfo Romeo 75 in 164 ter devetdeseta leta z Alfo Romeo 156. Sklop, namenjen industrijskemu razvoju, se zaključi z maloserijskim modelom 8C. Razstava se nato nadaljuje pod taktirko avtomobilskega oblikovanja, ali kot v Alfi pravijo la bellezza oz. lo stile. Gre za vozila, ki so jih oblikovali najbolj prepoznavni italijanski »karoserijski krojači«. Tukaj srečamo rekonstrukcijo



PROTOTIP CARABO, KI IMA VGRAJEN 8 CILINDRSKI AGREGAT KATEREGA DOVOD GORIVA ZAGOTAVLJA SISTEM SPICA.



PROTOTIP NUVOLA IZ LETA 1996 Z MEHANIČNO OSNOVO ALFINEGA 6 CILINDRSKEGA AGREGATA 2492 CC DELOVNE PROSTORNINE.

V OBDOBJU PRESEŽKOV TUDI MONSTRUM »MONOPOSTO BIMOTORE«, PRVO VOZILO, KI SO GA V VEČJI MERI IZDELALI POD EMBLEMOM ČRNEGA ŽREBCA IZ MARANELLA.



»Silura« - aerodinamičnega vozila na podvozju modela 40/60 HP iz leta 1914, ki ga je oblikoval Castagna in je doseglo tedaj vrtoglavih 139 km/h. Ali pa »Disca volante« (op. leteči krožnik), ki so ga oblikovalci iz milanskega Touringa zasnovali na osnovi Alfe 1900 C za tekmovanja v razredu »sport« (Manuel Fangio je s takim vozilom zasedel 2. mesto na dirki Mille Miglia leta 1953). V tem tematskem sklopu si lahko obiskovalci ogledajo še nekaj oblikovalskih eksotov, kot so npr. model carabo, ki ga je skonstruiral Bertone, model iguana, delo Italdesigna in Pininfarinin coupé speciale. Kot zaključek pa produkt Alfinega dizajnerskega studia, model nuvola iz leta 1996. Iz nadrealističnega sveta oblikovalskih prototipov, ki so jih »čez lužo« pogosto označili za »sanjska vozila«, preidemo v kruto realnost dirkaškega sveta z modeli P2, 6C 1500, 6C 1750, 8C 2300 Monza, 8c 2900 B. Preko avdio- video materiala spoznamo pogumne jezdece, ki so si drznili stvaritve milanskega gada popeljati do njihovih skrajnih meja: Ascari, Campari, Brilli-Peri, mali veliki Nuvolari, etc., ter njihova »nesmrtna« bojišča Targa Florio, Mille Miglia, Le Mans in mnoga druga. V muzeju Alfa je tudi mesto za prvo vozilo, ki ga



ALFETTA IZ LETA 1952, 8 CILINDRSKI LINIJSKI AGREGAT 1479 CC DELOVNE PROSTORNINE, KI JE PRI 8500 VRTLJAJIH RAZVIL 350 KONJSKIH MOČI. PRI TEM JE SEVEDA POMAGAL »COMPRESSORIE VOLUMETRICO«.

AR 155 V6 TI, KI JE LETA 1993 ZMAGALA V PRVENSTVU DTM.

je izdelala Scuderia Ferrari na podlagi starega podvozja Alfe P3 in dveh Alfinih agregatov. Prav ste prebrali, dva osem valjnika sta gnala »monoposto bimoto«. Eden je bil nameščen v prednjem koncu vozila, drugi v zadku. Ta pošastni bolid, ki bi moral nemškimi tekmečem pognati strah v kosti, je največ sivih las povzročil le spretnemu Nuvolariju, ki je z njim dosegel pičlih 364 km/h leta 1935. Zadnje nadstropje razstave nas popelje do povojnih dirkaških uspehov Alfe. Začnemo z

alfetto 158 in 159 Farine in Fangia, ki sta bila svetovna prvaka v F1 leta 1951 in 1952. Pot nadaljujemo ob pogledu na uspehe športnega oddelka Autodelte in njenih zmagovalnih vozil v razredu turizmo in gran turizmo (GTA, TZ2) ter razreda Sport (33 in TT 12). Oglede zaključimo ob pogledu na Alfo 155 V6 TI, ki je leta 1993 zmagala v prvenstvu DTM. Enkratno doživetje lahko obiskovalci nadgradimo z obiskom prodajnega salona, ki se nahaja po zaključku ogleda muzeja, tamkajšnje

STVARITVE ODDDELKA AUTODELTA



nove modele pa lahko tudi preizkusimo na bližnji testni progi – seveda po predhodnem dogovoru. V sklopu muzeje imamo še manjši bookshop v sprejemnem atriju, restavracijo ter multimedijski prostor s prikazom vozil na dirkališču.

Veliko je anekdot kroži o Alfi Romeu. Gospod Ford naj bi izražal spoštovanje nad vsako Alfo z dvigom klobuka, Enzo Ferrari je, po pričevanjih svojega sina Piera Ferrarija, na smrtni postelji spraševal, ali so Alfe pred njegovimi dirkalniki, kljub temu, da tedaj Alfa že desetletja ni nastopala v formuli ena. Vsekakor pa je dejstvo, da je gospod Nicola Romeo naredil pravilno odločitev, ko je pričel vlagati v tovarno vozil iz Lombardije. Morda je podobno dobro odločitev sprejel tudi gospod Sergio Marchionne, izvršni direktor FCA.



AR 6C-2500-SPORT BERLINETTA TOURING SUPERLEGGERA



AR 33 STRADALE PROTOTIPO, KI GA JE OBLIKOVAL FRANCO SCAGLIONE.



POVOJNI EKONOMSKI BOOM, KI GA JE PRI ALFI ZAZNAMovali GIULIETTA SPIDER.

AR 8C 2900-B-Lungo, 180
 TEMPELJ HITROSTI KJER LAHKO i 5200
 ZASLEDIMO MODELE P2, 6C 1500, 6C
 1750, 8C 2300 MONZA, 8C 2900B
 ITD.

