

*Alfetta  
Alfa  
Romeo*



## **Die Alfetta, der Weltmeister kommt wieder.**

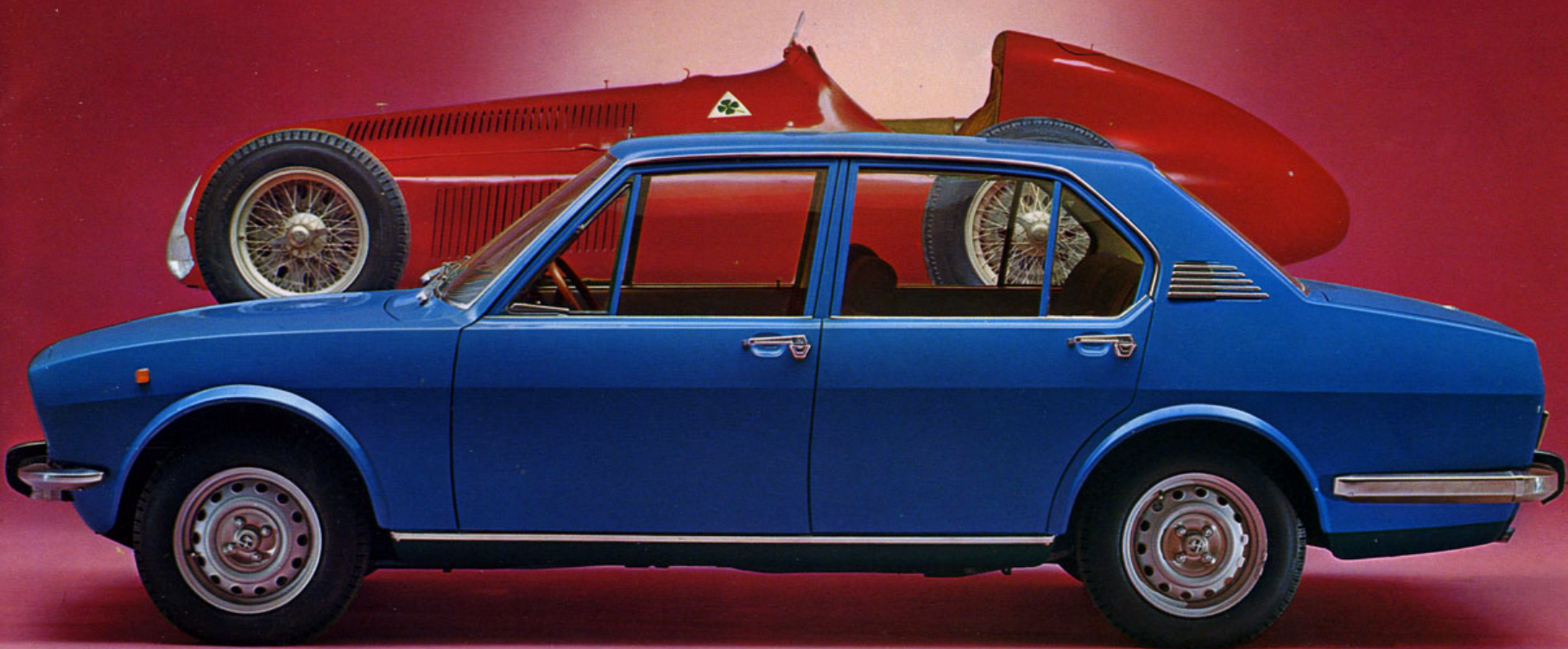
60 Jahre sportlicher Siege und technischer Primaten finden eine weitere Bestätigung in der Alfetta, einem Wagen neuesten Entwurfes aber doch der Alfa Romeo Tradition entsprechend.

Hinsichtlich der mechanischen Entwicklung stellt die neue Alfetta das Fortschrittlichste in ihrer Kategorie dar.

Es ist das Ergebnis der von Alfa Romeo bei Rennen und bei der Produktion schneller Reise- und Sportwagen gesammelten Erfahrungen, aber auch der in dem Bestre-

ben nach weiteren Verbesserungen ständig durchgeführten Forschungen. Dank der immer fortschreitenden Entwicklung der Technik finden die Verbesserungen auch bei der serienmässigen Herstellung Anwendung.









## Die Linie

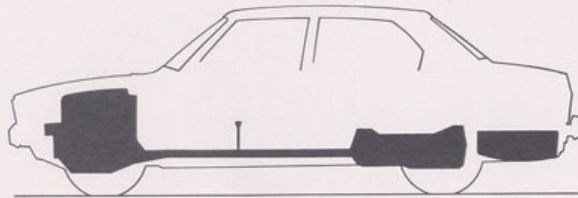
Die Alfetta, neu in ihrer Linie, verspricht nicht nur volle Ausnutzung der Leistung sondern gibt auch die Zusicherung für eine aussergewöhnliche Geräumigkeit. Die Motorhaube ist keilförmig gestaltet, die Heckpartie hoch und abgestumpft, damit die Luftwirbel nicht bremsend wirken. Durch den enorm breiten Radstand wird die Stabilität des Fahrzeuges noch erhöht.

Die Alfetta ist kompakt (4,28 m) mit niedriger Gürtellinie. Die nach dem Heck ansteigende Linie begünstigt die aerodynamische Durchdringung. Der Stabilitäts-Koeffizient beträgt 0,42 und ist einer der besten von Alfa Romeo — ohnehin in der Welt gerade wegen der Aerodynamik ihrer Fahrzeuge bekannt — erzielten. Windschutzscheibe und Heckscheibe sind leicht gewölbt. Die Seitenfenster hingegen haben eine stark nach aussen gewölbte Form, wodurch sie den an sich schon sehr geräumigen Fahrgastraum noch grösser gestalten. Der vorn den Fahr-

gästen zur Verfügung stehende Raum beträgt in der Breite 1,37 m und hinten gar noch etwas mehr. Die Vordersitze werden nicht mehr durch das Schaltgehäuse beeengt, und hinten beträgt die Kniefreiheit 20 cm und kann sogar — je nach Verstellung der Vordersitze — bis auf 39 cm vergrössert werden. Zu dieser Geräumigkeit hat auch die neue Konzeption des Kofferraumes mit beigetragen. Dieser hat ein Fassungsvermögen von 600 Litern, und in seiner Tiefe lassen sich grosse Reisekoffer leicht unterbringen.

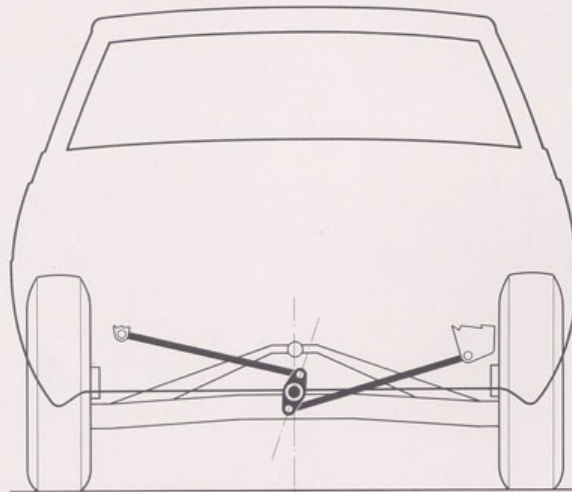
# Ausgeglichene Achslasten

*Schema-Zeichnung der Gewichte-Verteilung im Profil gesehen*

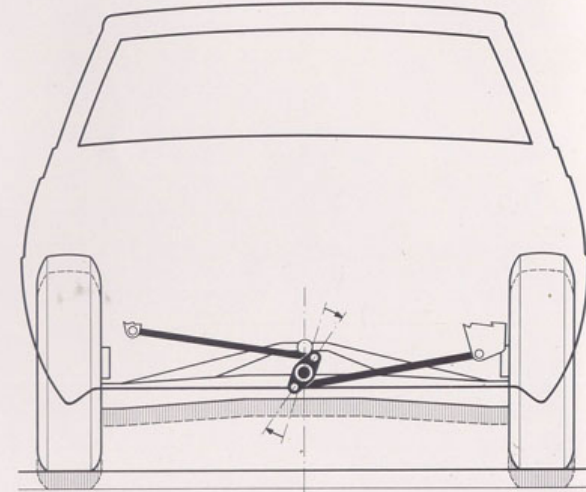


Die Gewichte sind bei der Alfetta gut durchdacht und ausgewogen verteilt, um beste Voraussetzungen für Strassenlage und Komfort bei jeglicher Belastung zu schaffen. Getriebe und Kupplung wurden vom vorderen in den hinteren Teil des Fahrzeuges verlegt, um die Bodenhaftung

der Antriebsräder zu erhöhen. Dadurch wurden gleichzeitig die Vorderräder entlastet, was wiederum eine leichtgängigere Lenkung des Wagens zur Folge hat, sehr angenehm für das Fahren im Stadtverkehr und bei Einparkmanövern. Das Zurückverlegen von Kupplung/Getriebe — hier bei einem Serienwagen vorgenommen — wurde von Alfa Romeo schon bei dem 8 C 2900 praktiziert und ebenso bei der Alfetta 159, welche zweimal den Weltmeistertitel errang. Danach wurde dieses System nur bei ganz wenigen exklusiven Wagen angewandt.



*Die Führung der De Dion-Achse erfolgt mittels eines sogenannten Watt-Parallelogrammes, durch welches die vertikalen Schwingungen sich immer auf gleicher Ebene halten; die beiden*



*Figuren zeigen das Verhalten des Parallelogrammes in Ruhestellung (links) und wenn der Wagen z.B. eine Querrinne überfährt (rechts)*



## Von der Alfetta 159: der Name und ursprüngliche Strukturen

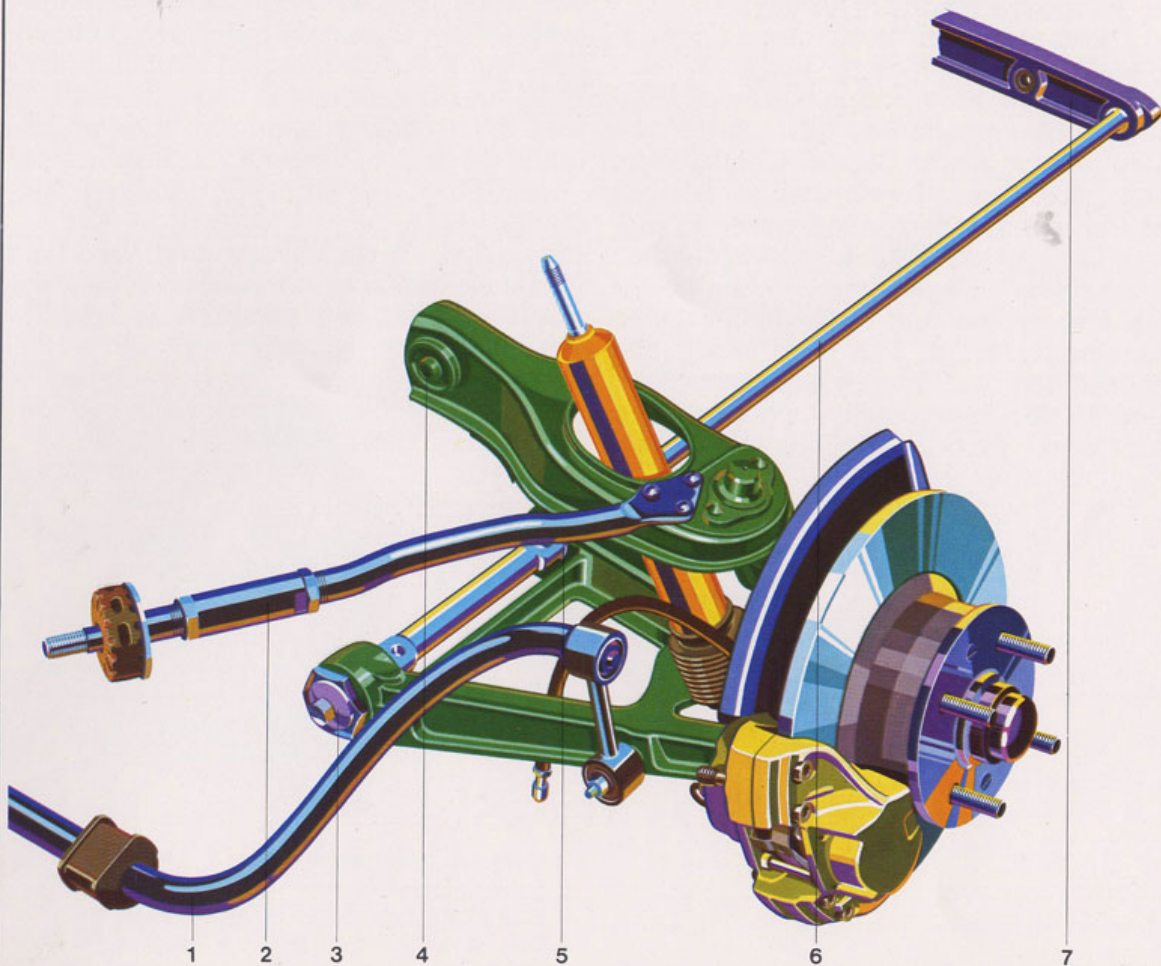
Zweifelsohne ist jene Geometrie der Hinterräder die beste, welche diese zwingt, senkrecht zum Boden zu stehen, und zwar sowohl auf gerader Strecke als auch in Kurven. Es ist das Merkmal der Starrachse, welcher Alfa Romeo immer treu geblieben ist, auch bei einem Super-Grandtourismewagen wie dem Montreal. Schliesslich ist das Haften der gesamten Lauffläche des Reifens am Boden die erste Sicherheitsgarantie: eine Bestätigung mehr dafür ist, dass man ständig die Laufflächen — besonders nach Einführung der Radialreifen — verbreitert.

Das ist der Grund, weshalb man für die Alfetta die De Dion-Achse wählte. Sie bietet ausserdem den Vorteil, dass die ungefederten Massen verringert werden, wodurch eine optimale Bodenhaftung der Räder gewährleistet ist und Erschütterungen durch holprige Strassen weitgehend unterbunden werden. Auf diese Weise sind ausser dem Differential auch die Scheibenbremsen auf den Fahrgestellrahmen abgestimmt.

Die so entlasteten Räder kehren also auf unebener Fläche sofort und weicher auf den Boden zurück.

Lange Zeit wurde die neue Achse auf der Alfetta erprobt, doch entscheidend waren die bei Rennen jüngster oder zurückliegender Zeit gewonnenen Erfahrungen; schon der Typ 159 hatte ein nach hinten versetztes Getriebe wie auch die De Dion-Achse, und der neue Wagen knüpft also an diesen Typ nicht allein durch den ruhmvollen Namen an.

Ebenfalls mit De Dion-Achse, aber in verbesserter Ausführung, war der 3000 CM ausgestattet, welcher an der « Mille Miglia 1953 » teilnahm.



- 1 Vorderer Querstabilisator
- 2 Nachlaufstrebe (verstellbar)
- 3 Befestigung des Torsionsstabes am Lenker
- 4 Befestigung des Lenkers am Rahmen
- 5 Befestigung des Torsionsstabes am Lenker
- 6 Torsionsstab
- 7 Querlenker (in Doppel-T-Form) nimmt die vom Torsionsstab übertragenen Schwingungen auf



### Die Vorderradaufhängungen

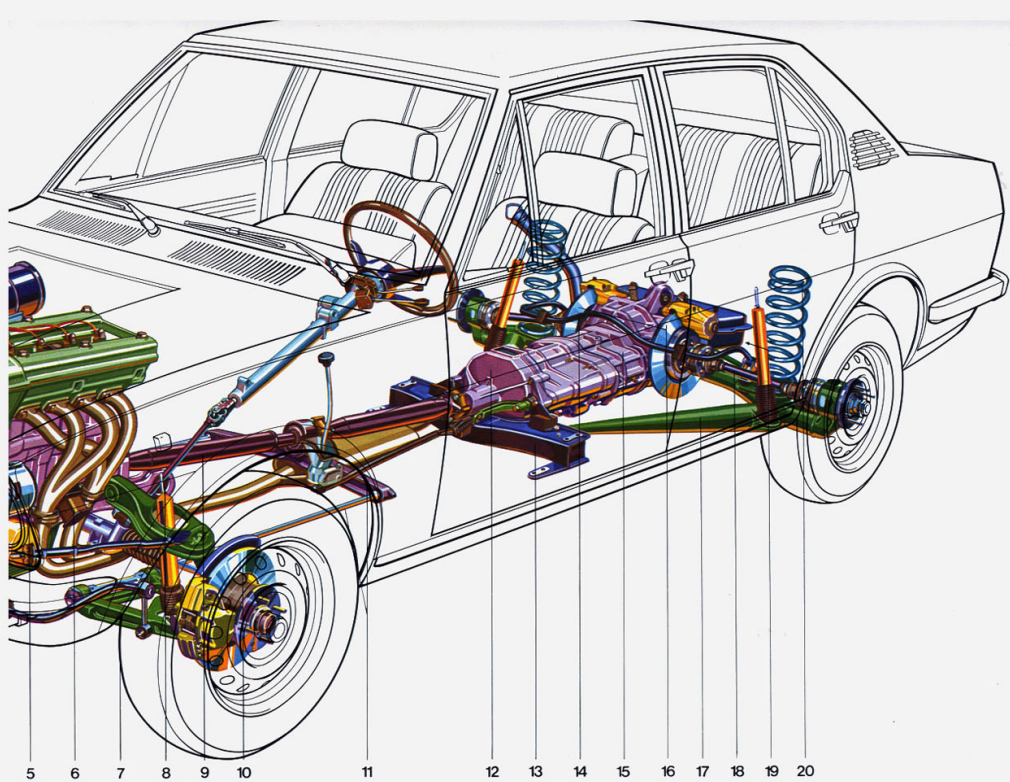
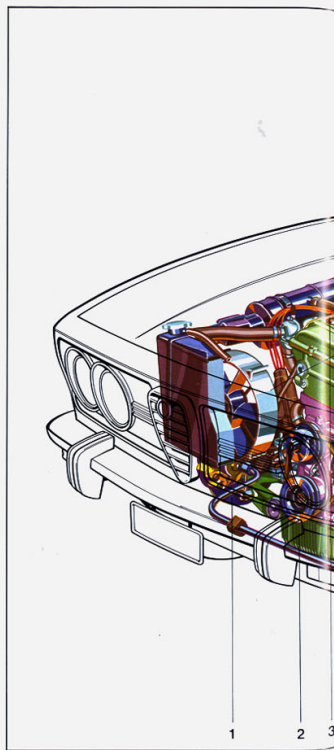
Die Forderung nach Verminderung der ungefederten Massen war auch für den neuen Entwurf der Vorderachse ausschlaggebend. Hier handelt es sich um Einzerradaufhängungen an Doppel-Querlenkern, doch bilden nun Torsionsstäbe anstelle von Schraubenfedern das elastische Element. Es sind sehr lange Stäbe (sie reichen bis zur halben Wagenlänge), in Längsrichtung angeordnet und an einem einzigen Querstab befestigt. Dieser wird von den Längsstäben auf Biegung beansprucht, wodurch das Fahrgestell weitgehend entlastet wird. Wie bei der Hinterachse, wer-

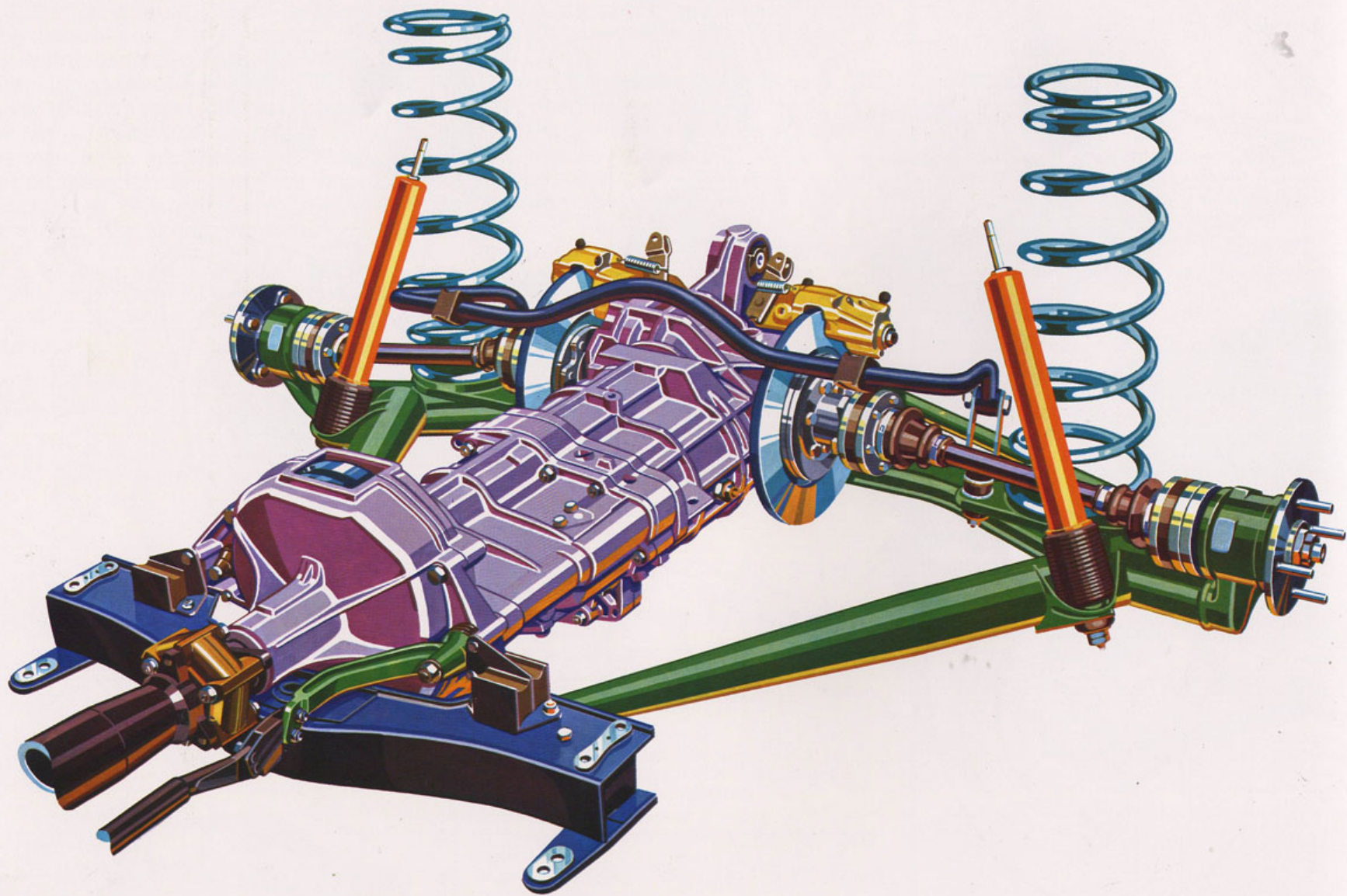
den auch hier die Schlingerbewegungen durch einen Querstabilisator aufgefangen. Die neuen Aufhängungen, einmal mitwirkend zur Rückverlegung des Schwerpunktes des Fahrzeuges, sind zum anderen Garantie für eine optimale Bodenhaftung der Vorderräder bei jeder Strassenbeschaffenheit.

Die neue Gewichte Verteilung und die neuen Aufhängungen bewirken auch, dass sich der Wagen sehr leicht lenken lässt. Resultat dessen ist: als ein weiterer Vorzug der neuen Alfetta sind zu betrachten die ausserordentliche Beweglichkeit auf der Strasse und das mühelose Einparken.



- 1 Vordere Scheibenbremsen
- 2 Leichtmetall-Ölwanne
- 3 Kraftstoffzufuhr durch 2 Doppelvergaser
- 4 Leichtmetall-Motorblock - 4 Zylinder - 2 Nockenwellen
- 5 Drehstrom-Lichtmaschine
- 6/8 Motor 3-fach aufgehängt - mit Silentblöcken
- 7 Einzerradaufhängung vorn mit Querstabilisator
- 9 Gelenkwelle
- 10 Vordere Scheibenbremsen
- 11 Torsionsstab und Querlenker
- 12 Schwungrad und Membranfederkupplung
- 13 Befestigungspunkte der Hinterachse
- 14 Hinterer Querstabilisator
- 15 Getriebe/Differential direkt am Rahmen befestigt
- 16 Hintere Scheibenbremsen nach innen verlegt
- 17 De Dion Hinterachse
- 18 Achswelle mit 2 Gelenken
- 19 Achsführung mittels Watt-Parallelogramm
- 20 Schraubenfedern mit progressiver Wirkung







Neue Gewichtevertelung und neue Aufhängungen: dies sind die bemerkenswertesten Neuheiten an der Alfetta, welche sich vorteilhaft auf die Stabilität auswirken - schon bei einer ersten Probefahrt werden Sie es feststellen. Daneben liesse sich noch erwähnen, dass die Einfachheit der Konstruktion, zu welcher die Alfa Romeo Techniker gefunden haben, einen grossen Erfolg sowohl hinsichtlich der Entwicklung als auch der Produktion bedeutet.





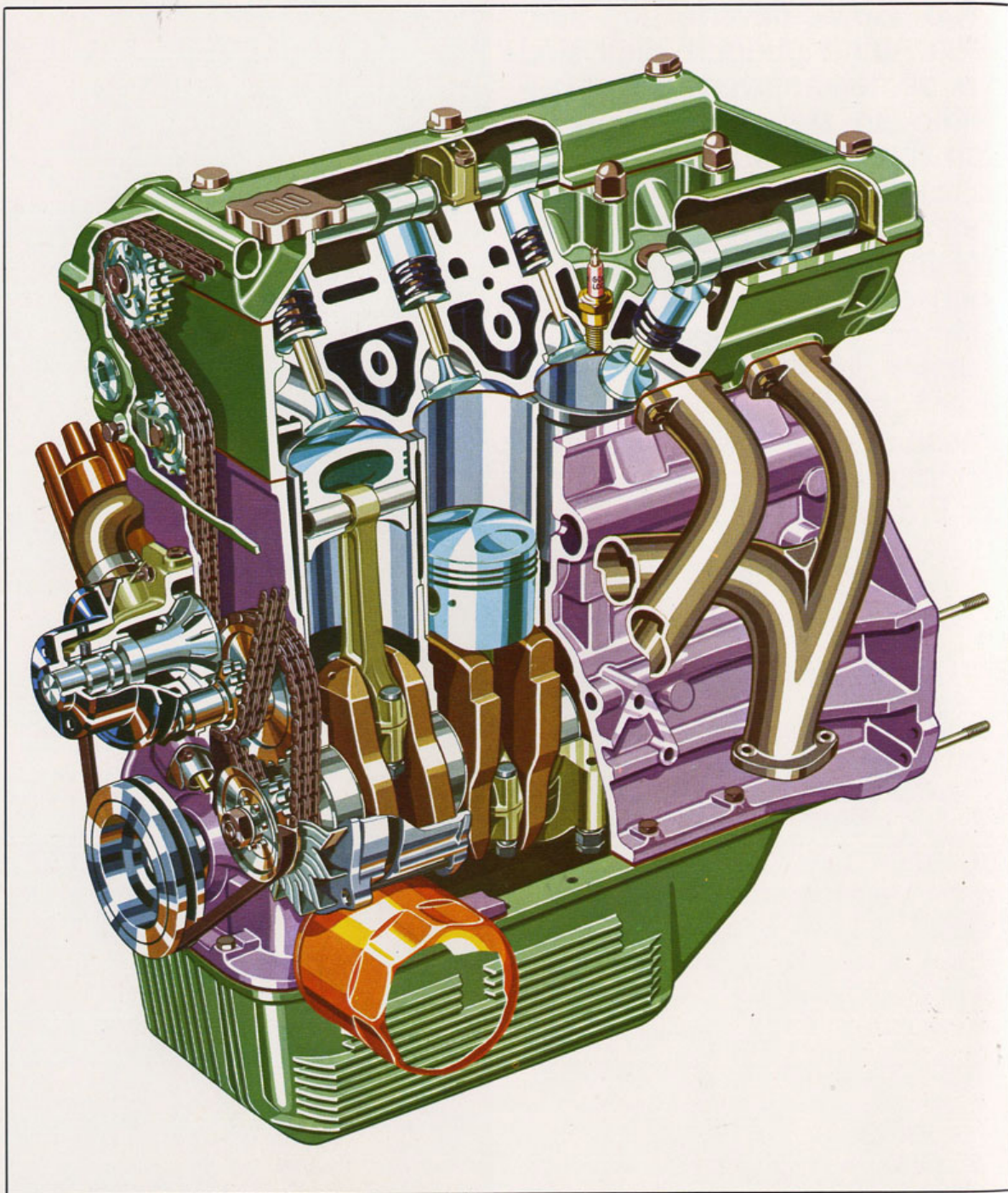
# Die Leistungen

## Es lohnt, einige Daten mit denen anderer Wagen der gleichen Kategorie zu vergleichen

Der Motor der Alfetta ist von gleicher Konzeption wie der des GTA, der 1750er Modelle, des GT/Am und der 2000er Modelle. Unübertroffen sind seine Elastizität, widerstandsfähigkeit und Lebensdauer. Ausserdem ein Motor, den jeder gute Mechaniker schnell überblickt und an dem er auch die normalen Kundendienst-Arbeiten wie Kontrollen, Einstellungen und Revisionen ausführen kann. Ein Motor schliesslich, welcher hinsichtlich Abgasentgiftung den neuesten Bestimmungen entspricht.

Seine Leistungen (Drehmoment 19 SAE mkg - max. Leistung 140 SAE-PS) sind in jedem Drehzahlbereich sehr hoch.

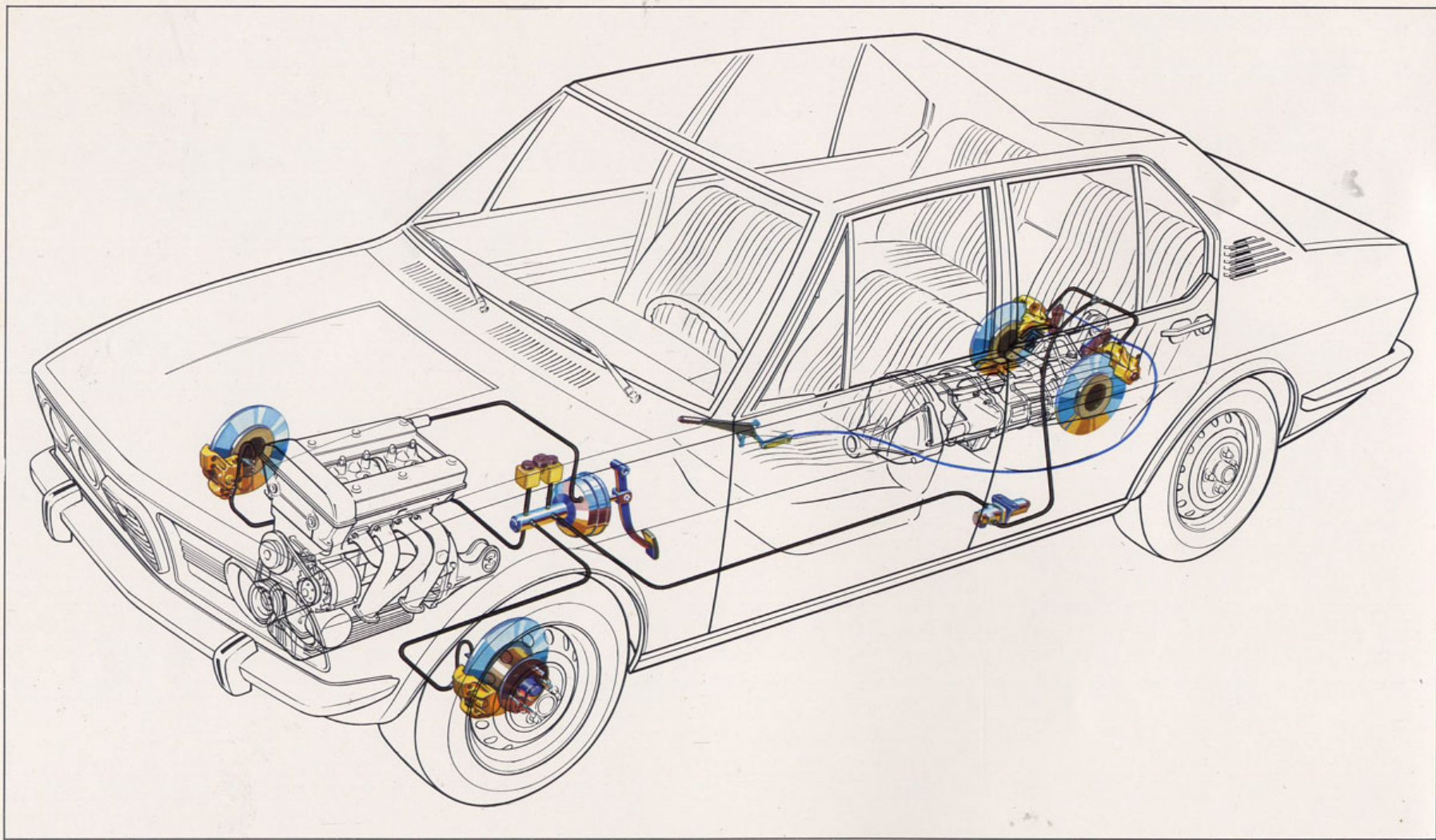
Daher das starke Anzugsvermögen, sei es aus dem Stillstand (1 km wird in 31,8 sec. erreicht) wie auch bei Fahrt (1 km wird im 4. Gang bei 40 km/h in 33,1 sec. erreicht). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 180











## Die Bremsanlage

Es handelt sich um das nunmehr klassische Alfa Romeo-System. Die Betriebsbremse (Fussbremse) hat eine hydraulische Zweikreis-Übertragungseinrichtung, welche auch dann noch wirkt, wenn ein Leistungskreis leckt. Die Fusskraft wird unterstützt durch einen Vakuum-Bremsverstärker, so dass nur geringe Betätigungskräfte erforderlich sind. Das im Hinter-

achskreis eingebaute Druckminderventil sorgt zusätzlich für eine zweckmässige Bremskraftverteilung und verhindert — namentlich bei der durch starkes Abbremsen verursachten besonders grossen dynamischen Achsdruckverlagerung — das gefährliche Blockieren der Hinterräder. Vorn und hinten Scheibenbremsen. Die hinteren Scheibenbremsen sind, von den Hinterrädern entfernt, am kombinierten Schalt- und Ausgleichsgetriebeblock, also

näher zur Fahrzeuglängsachse, angebracht.

Die Hilfs- und Feststellbremse hat eine mechanische, von der Betriebsbremse unabhängige Übertragungseinrichtung und wirkt vom Handbremshebel über Seilzug und Excenterhebel auf dieselben Bremsbeläge der Betriebsbremse. Die Feststellbremse hat bewiesen, dass sie den vollbelasteten Wagen auch auf Gefällstrecken bis zu 30 % feststellt.



## Der Komfort

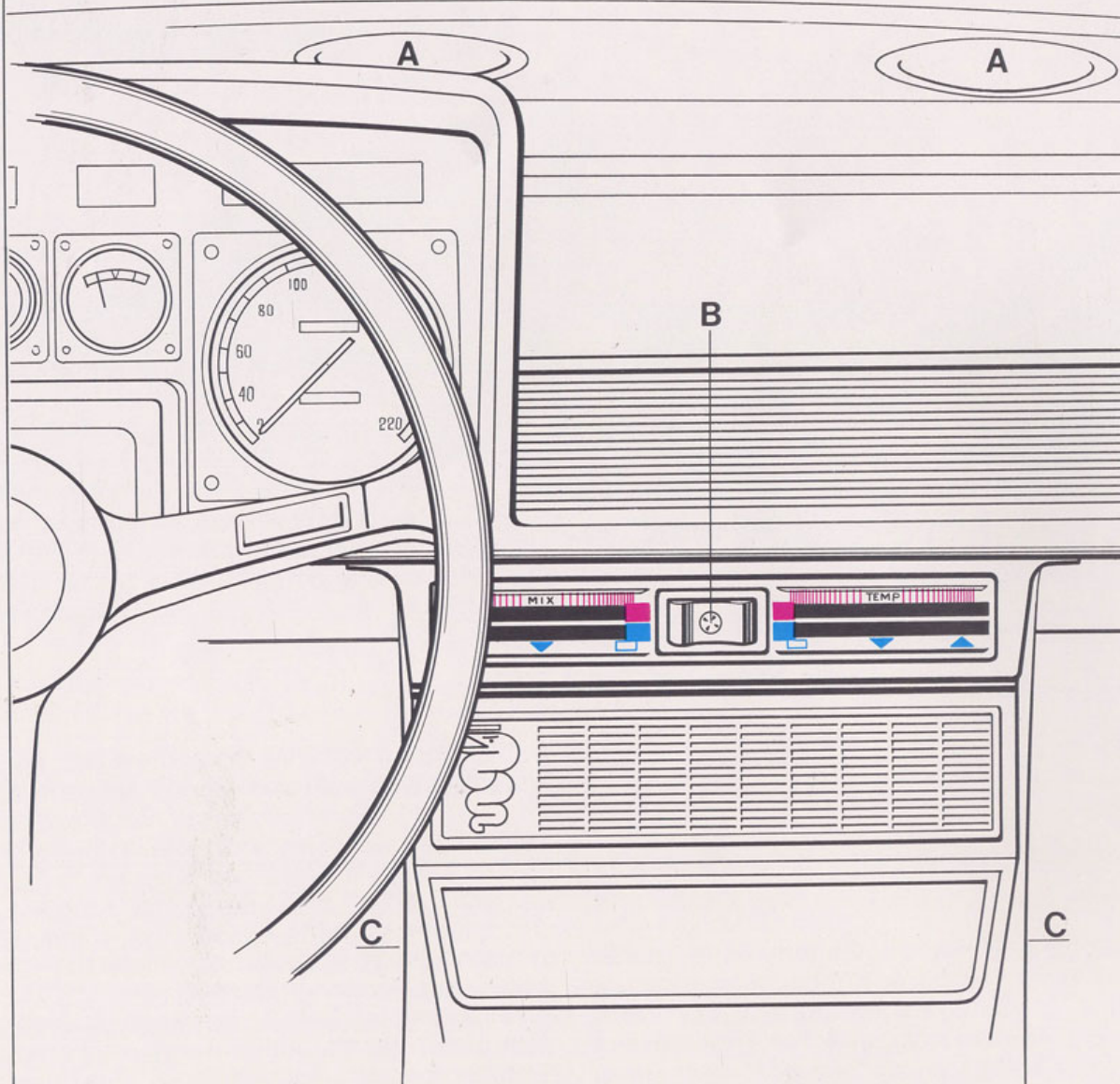
Bequem reisen und ausgeruht am Ziel ankommen kann heute auch der Fahrer einer Limousine mit ausgesprochen sportlichem Gepräge.

Hinsichtlich Komforts ist bei der Alfetta das Problem von Grund auf gelöst, angefangen bei der Geräuscharmut und der Stabilität. Bequeme Inneneinrichtung, genügend Bewegungsfreiheit, damit man während der Fahrt einmal die Sitzposition verändern kann, ständiger Luftaustausch, gute Klimaverhältnisse im Wageninnern:

das sind weitere Elemente, die für guten Komfort sprechen. Ein hauptsächliches Element jedoch ist die Verminderung der ungefederten Massen und die Verwendung von Schraubenfedern mit differenzierter Charakteristik an den Hinterradaufhängungen.

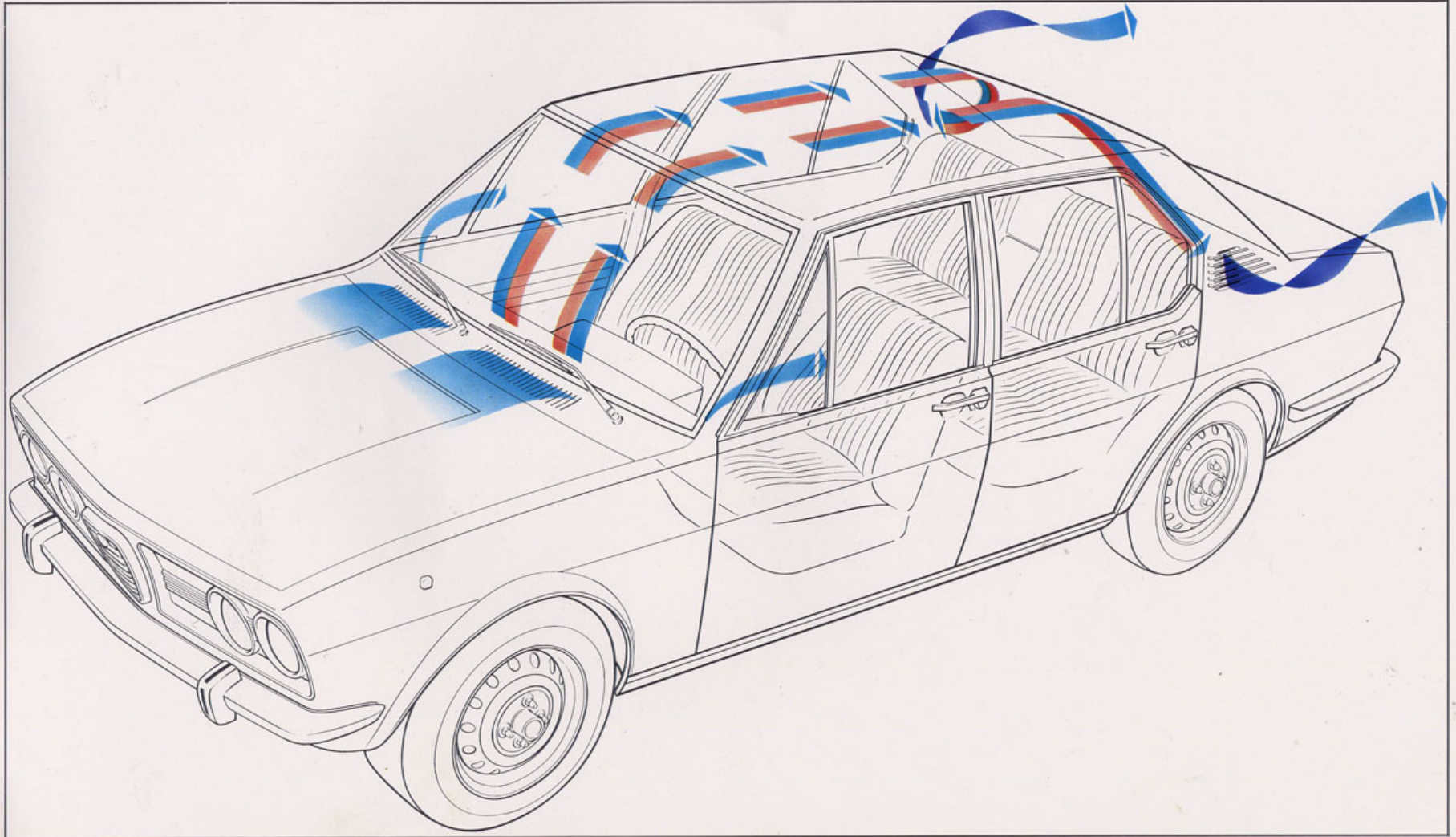
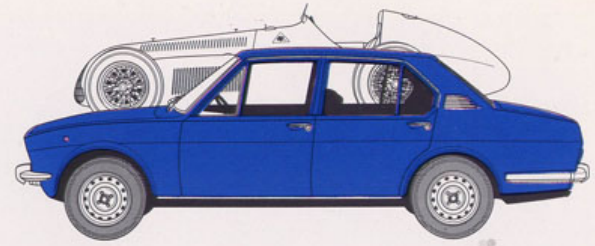


**Belüftungssystem (nur der von der Heizung abhängige Teil) von Fahrer und Beifahrer separat zu bedienen**

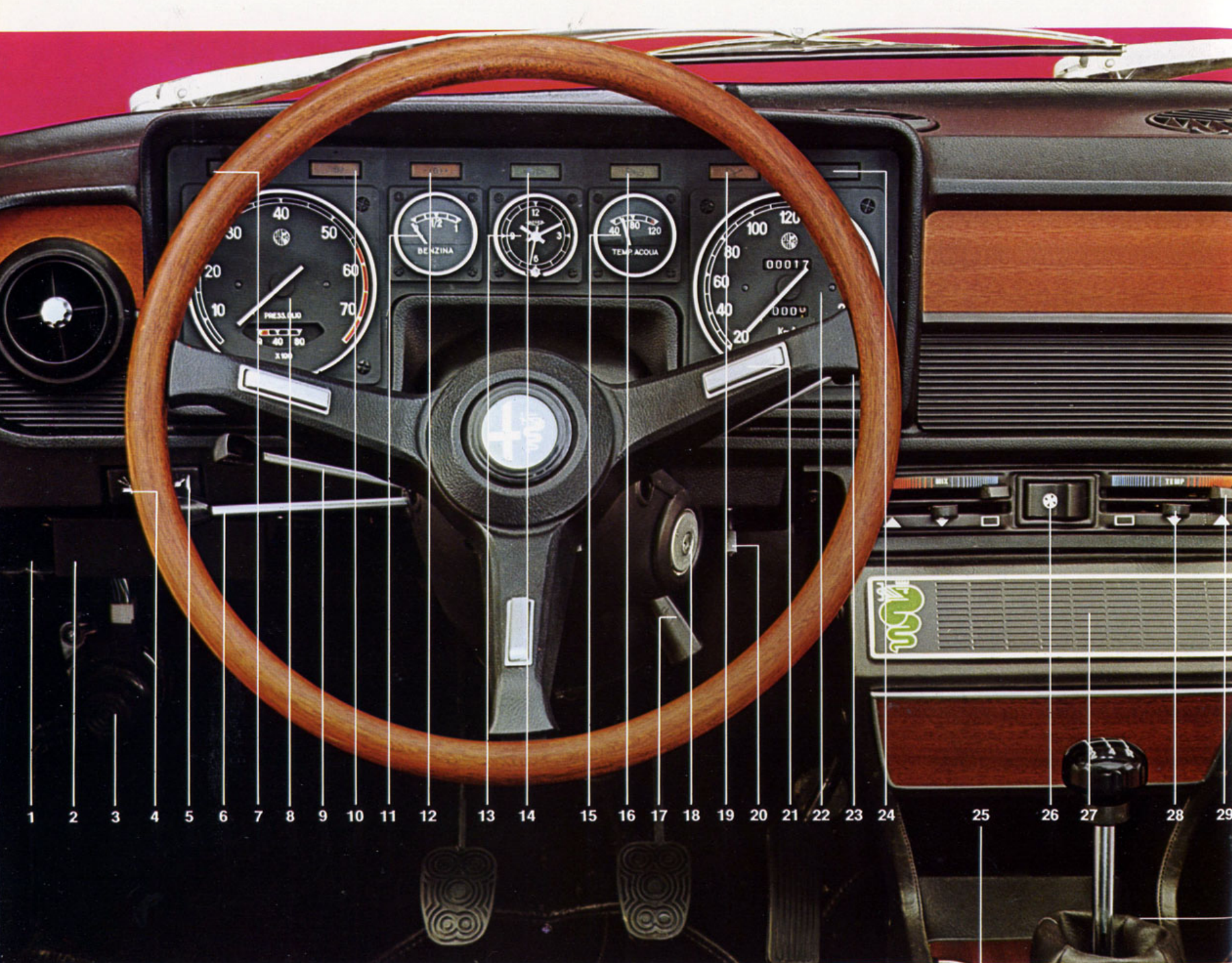


- A Luftauslassdüsen über dem Armaturenbrett
- B Bedienung des Elektro-Ventilators (2-stufig)
- Heizung von höchster Heizstufe bis kalt
- Regulierung der Luftverteilung
- vollkommen geschlossen
- Belüftung zum Fussraum gerichtet
- Belüftung zur Windschutzscheibe gerichtet
- C Luftdüsen im Fussraum











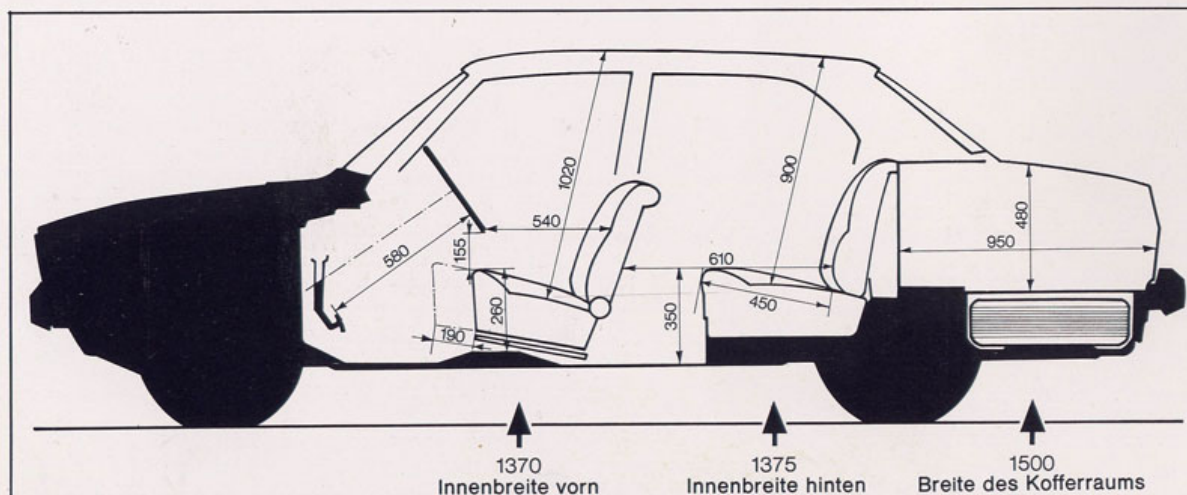


- 1 Öffnungshebel Motorhaube
- 2 Sicherungskasten
- 3 Scheibenwaschanlage mit gleichzeitiger Betätigung der Wischer
- 4 Hebel für Starterhilfe
- 5 Handgashebel
- 6 Aussenbeleuchtung und Lichthupe
- 7 Schalter für Instrumentenbeleuchtung und Regulierung der Beleuchtungsstärke
- 8 Drehzahlmesser - Öldruckmanometer
- 9 Fahrtrichtungsanzeiger
- 10 Kontrolllampe für gezogene Starthilfe
- 11 Kraftstoffvorratsanzeige - Warnleuchte für Kraftstoffreserve
- 12 Kontrolleuchte für Wechselstromlichtmaschine
- 13 Zeituhr
- 14 Kontrolleuchte für Fahrtrichtungsanzeiger
- 15 Kühlwasserthermometer
- 16 Kontrolleuchte für elektrisches Belüftungsgebläse
- 17 Verstellhebel für Lenkradhöhe
- 18 Zünd- und Lenkradschloss
- 19 Warnleuchte für gezogene Handbremse
- 20 Nullsteller für Tageskilometerzähler
- 21 Signalhorn
- 22 Kontrolleuchte für Aussenlicht - Kontrolleuchte für Fernlicht - Tachometer
- 23 Scheibenwischer (zweistufig)
- 24 zusätzlich vorgesehene Kontrolleuchte
- 25 Aschenbecher
- 26 Elektro-Belüftungsgebläse (zweistufig)
- 27 vorgesehener Raum zum Einbau eines Radio
- 28 Belüftungshebel
- 29 Heizungshebel
- 30 Entfrosterdüsen für Windschutzscheibe (verstellbar)
- 31 Zigarettenanzünder (automatisch)
- 32 Handschuhkasten
- 33 Ablagefläche
- 34 Belüftungsdüsen (verstellbar)





Zylinder	4 in Reihe
Bohrung	mm 80
Hub	mm 88,5
Hubraum	ccm 1779
Leistung/Umdrehungen/1'	PS SAE 140/5500 U/min. (121 DIN-PS bei 5500 U/min.)
Max. Drehmoment/Umdreh/1'	kgm SAE 19/3000 U/min. (17 DIN mkg bei 4400 U/min.)
Radstand	mm 2510
Spur vorn	mm 1360
Spur hinten	mm 1350
Max. Länge	mm 4280
Max. Breite	mm 1620
Max. Höhe (unbeladen)	mm 1430
Leergewicht	kg 1060
Höchstgeschwindigkeit	km/h 180
Reifen	165 SR 14
Sitzplätze	5
Elektrische Anlage	12 Volt
Tankinhalt	49 Liter



Daten, Beschreibungen und Illustrationen haben lediglich informativen Wert. Die Produkte können unterschiedliche Eigenschaften aufweisen, auch infolge konstruktiver Erfordernisse. Alfa Romeo behält sich das

Recht zu jeglichen Änderungen an den Produkten vor. Einige der im Prospekt beschriebenen Ausstattungen sind Sonder-Ausstattungen. Deren vollständiges Verzeichnis siehe Preisliste.

**Vergaseranlage:** 2 Doppelhorizontalvergaser.

**Ventilsteuerung:** Die Steuerung der hängenden, v-förmig angeordneten Ventile erfolgt direkt durch zwei oben liegende Nockenwellen über dazwischen liegende, in Ölbad gelagerte Ventilbecher. Auslaßventile natriumgekühlt.

**Zündung:** Lodge Spica Zündkerzen.

**Elektrische Anlage:** Drehstromlichtmaschine 420 W.

**Kupplung:** Einscheibentrockenkupplung mit Torsionsdämpfer mit progressiver Wirkung. Membranfeder. Hydraulische Betätigung.

**Getriebe:** 5 synchronisierte Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang. Knüppelschaltung.

**Vorderradaufhängung:** Einzelradaufhängungen an viereckigen Querlenkern, Federung durch Torsionsstäbe. Hydraulische Teleskopstoßdämpfer; querliegender Kurvenstabilisator.

**Hinterradaufhängung:** Längsverankerung der De Dion Achse durch zwei beidseitige Zugstreben; Querverankerung mit Watt-Parallelogramm. Progressiv wirkende Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstoßdämpfer; querliegender Torsionsstab als Kurvenstabilisator.

**Hinterachse:** Gruppe: - Kupplung/Getriebe/Differential - direkt mit dem Wagenaufbau durch Gummielemente verbunden. Der Achsantrieb hat Hypoid-Verzahnung.

**Lenkung:** Zahnstangenlenkung. Zweifachgeteilte Sicherheitslenksäule. Zurückliegendes Lenkgehäuse.

**Bremsen:** 4 Scheibenbremsen mit Zweikreisbremssystem, Bremskraftregler auf Hinterräder wirkend. Unterdruck-Bremsverstärker. Handbremse wirkt auf die Brems-Scheiben der Hinterräder.





1950 - Spa, Grosser  
Preis von Belgien.  
Fangio, 1. Gesamtsieger  
auf Alfetta, und  
Farina im Ziel.



# Alfetta, der Weltmeister

**1937**

Die Rennstrecken der ganzen Welt beherrschten Mercedes und Auto Union. Nur Alfa Romeo und Maserati versuchten, den deutschen Rennwagen zu trotzen. Alfa Romeo nahm an den Rennen über Ferrari teil, und von Ferrari kam auch der Wunsch nach einem Rennwagen mit einem 1500 ccm-Hubraum, um bei der Kategorie «Kleinwagen» an Rennen teilzunehmen. Nach dem Entwurf von Ingenieur Colombo von Alfa Romeo entstand der 158: Motor 8 Zylinder in Reihe, 180 PS bei 6500 Umdrehungen in der Minute, Doppelantrieb mit obenhängenden Nockenwellen, Bohrung und Hub von 58 und 70 mm, Hubraum 1479 ccm.

**1938**

Alfa Romeo nimmt wieder offiziell an den Rennen teil unter dem Namen «Alfa Corse». Nach weiteren Versuchen und verschiedenen Verbesserungen erreicht der Motor auf der Versuchsbank eine Leistung von 195 PS bei 7500 Umdrehungen in der Minute. So nehmen die «Alfetta» offiziell ihren Anfang: in Livorno beim Rennen «Coppa Ciano» für die Kategorie «Kleinwagen» klassifizieren sich die drei «158» auf dem ersten Platz mit Emilio Villorosi (Durchschnittsgeschwindigkeit 133,108 km/h), dem zweiten mit Biondetti und dem siebten Platz mit Severi. In Monza beim «Grossen Preis der Stadt Mailand» nimmt Alfa Romeo mit vier Wagen, am Steuer Villorosi, Severi, Sommer und

Marinoni teil. Es gewinnt Villorosi mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 147,593 km/h; auf dem zweiten Platz klassifiziert sich Severi.

**1939**

In Livorno gewinnt Nino Farina den «Ciano Pokal» bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 139,053 km/h. In Pescara beim Rennen «Coppa Acerbo» gewinnt Biondetti mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 134,078 km/h, während sich die anderen «Alfisten» Pintacuda, Farina und Severi jeweils auf dem zweiten, dritten und vierten Platz klassifizieren. Beim Gros-



sen Preis zu Bern gewinnt Farina das Rennen für die «Kleinwagen».

**1940**

In Tripoli gewinnt Farina den berühmten Grossen Preis mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 206,347 km/h; Biondetti, Graf Trossi und Pintacuda klassifizieren sich auf dem zweiten, dritten und sechsten Platz.

**1946**

Nach der Unterbrechung während der Kriegsjahre beginnen die Rennen wieder: beim Grossen Preis zu Genf nimmt Alfa mit vier Wagen teil; Farina wird der Preis zugesprochen bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 103,230 km/h. Von nun an sind alle «Alfetta» hochgezüchtet mit zweistufigem Kompressor. Bei den letzten Rennen des Jahres, in Turin und in Mailand gewinnen die «158» mit Leichtigkeit; die Fahrer waren Varzi und Trossi.

**1947**

Verschiedene Verbesserungen an der zweistufigen Zuführungsanlage durch Montage eines verstärkten Hauptkom-



pressors werden überprüft: die Leistung dieser neuen Motoren, die 158/47 genannt werden, steigt auf 310 PS bei 7500 Umdrehungen in der Minute. Während dieses Jahres nahmen die «Alfetta» an folgenden Rennen teil: Bern, Grosser Preis der Schweiz: Sieger Wimille mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 153,64 km/h; Spa, Grosser Preis von Europa: wieder Wimille auf dem ersten Platz mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 153 km/h; Bari: Sieger Varzi; Mailand, Grosser Preis von Italien: Trossi kommt als Erster mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 112,48 km/h an.

**1948**

Grosser Preis von Europa in Bern: die «Alfetta» mit Trossi gewinnt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 145,28 km/h. Der «Alfetta» gewinnt dann den Grossen Preis von Italien in Turin und den «Grossen Preis Rennstrecke» in Monza mit Wimille.

**1949**

Alfa Romeo nimmt nicht an den Rennen teil; in dieser Zeit werden verschiedene Änderungen am «158/47» Motor vorgenommen: die Leistung wird auf 350 PS bei 8500 Umdrehungen in der Minute erhöht, die Vorderbremsen werden sowohl im Durchmesser als auch

der Bremsbackenbreite verstärkt.

**1950**

Ist das goldene Jahr für Alfetta: 11 Grosse Preise, 11 absolute Siege: immer erreicht der Alfetta als erster das Ziel mit Farina oder Fangio. Grosser Preis von Europa in Silverstone, Grosser Preis von Monaco in Montecarlo, Grosser Preis der Schweiz in Bern, Grosser Preis von Belgien in Spa, Grosser Preis von Frankreich in Reims, Grosser Preis der Nationen in Genf, International Daily Express Trophy Race in Silverstone, Grosser Preis der Stadt S. Remo in Ospedaletti, Grosser Preis von Bari,



Rennstrecke von Pescara: sind die Etappen, die Alfa Romeo von Sieg zu Sieg und zur Erringung der Weltmeisterschaft führten mit dem glorreichen Schlusspunkt beim Grossen Preis der Rennstrecke Monza, wo Nino Farina zum Weltmeister gekürt wird.

**1951**

Jetzt heisst der Alfetta «159» mit einem 425 PS-Motor und überarbeiteten Federungen, mit einer Hinterachse Typ De Dion. Siegen ist nun zur Gewohnheit geworden. Der Alfetta wiederholt die Etappen des Vorjahres von Bern bis Spa und Reims und beschliesst dieses sportliche Jahr siegreich beim Grossen Preis zu Barcelona und gewinnt die zweite Weltmeisterschaft mit Juan Manuel Fangio am Steuer.





