

Alfa Romeo

Alfa Romeo es una marca [italiana](#) de [automóviles](#) de lujo fundada en [1910](#) en [Milán](#), [Italia](#).

Los automóviles de Alfa Romeo han sido siempre conocidos por su elegante diseño y altas prestaciones, sobre todo en los segmentos de Gran Turismo y Deportivos. Aclarando que el fundador de la marca se inclinaba mucho en los Sedanes de tamaño compacto, mediano y las Berlinas/Sedanes de lujo de representación del segmento E, los cupés y cabrios son los últimos por considerar como coches de venta masiva: son más para un público reducido que adquiere este tipo de coches "solo para uso de los fines de semana y para gusto más personal de exposición.

El 1 de enero de 1910, un grupo de industriales lombardos decide empezar la producción del modelo, y [Darracq](#) les vende su filial italiana con la fábrica de Portello incluida. En junio de ese mismo año se constituye la Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, que adopta como símbolos la cruz roja sobre campo blanco de la insignia de Milán y el Biscione, la serpiente sobre campo azul, símbolo de los Visconti.

Por su parte, [Nicola Romeo](#) era un empresario industrial que también se desempeñaba en el campo de las finanzas. En [1911](#), había fundado su propia fábrica de maquinaria a la que dio en llamar *Società in accomandita semplice Ing.Nicola Romeo e Co.*. En [1915](#), tras la toma de posesión de A.L.F.A. por parte de inversionistas, fue puesto al frente de la Anónima Lombarda en representación de los bancos y redirigiendo la fábrica de [Portello](#) a la producción de material bélico. Con la adquisición de las oficinas de *Saranno* y *Tabanelli*, cambió la denominación de su primera empresa por la de *Società Anonima Ing.Nicola Romeo e Co.* Tras el fin de la [Primera Guerra Mundial](#), en [1920](#) decidió la fusión de A.L.F.A. con su propia empresa, constituyendo de esa manera **Alfa Romeo SpA**, retomando la producción de automóviles.

Alfa Romeo fue propiedad del fondo estatal [Istituto per la Ricostruzione Industriale](#) desde 1932 hasta 1986. Luego de tener problemas financieros en diversas épocas, se incorporó en el año [1987](#) en el turinés [Fiat Group](#), como ya habían hecho anteriormente otras históricas marcas italianas como [Ferrari](#), [Maserati](#) o [Lancia](#).

Alfa Romeo Automobiles S.p.A.



Tipo	Filial de Fiat Group Automobiles
Industria	Automovilística
Fundación	24 de junio de 1910 en Milán , Italia
Fundador(es)	Alexandre Darracq Nicola Romeo
Sede	 Turín , Italia
Área de operación	Mundial
Productos	Automóviles
Propietario	Fiat S.p.A. y Fiat Chrysler Automobiles
Matriz	Fiat Chrysler Automobiles
Sitio web	www.alfaromeo.com

Cronología

Società Anonima Italiana Darracq (SAID)	← Alfa Romeo Automobiles S.p.A.
---	--

[\[editar datos en Wikidata\]](#)

Índice

Historia

- La Anonima Lombarda (1910-1920)
- Los primeros Alfa-Romeo (1920-1930)
- La edad de Oro (1930-1940)

- La compañía
- Modelos de calle
- Automóviles de carreras
- Guerra y posguerra (1940-1950)
- El relanzamiento de Alfa-Romeo (1950-1960)
- Actualidad

Modelos actuales

Fábricas

Motores Alfa Romeo

Emblemas de Alfa Romeo

Alfa Romeo en automovilismo

Modelos de Alfa Romeo

- Modelos de calle
- Modelos Sport
- Modelos de Gran Premio

Futuros modelos

Véase también

Referencias

Enlaces externos

Historia

La Anonima Lombarda (1910-1920)

Los automóviles franceses Darracq eran muy apreciados por el público italiano y por ello Alexandre Darracq decide en 1906 montar una cadena de producción en Nápoles y constituye la empresa *Società Italiana Automobili Darracq*. Pronto se da cuenta de que la industria italiana se concentra en el norte del país y decide trasladar la compañía al polígono industrial de Portello en la afueras de Milán, comprando unos terrenos de 36.000 m². En 1909 la empresa padece una importante disminución de ventas, y el delegado de la filial Italiana, Ugo Stella, encarga al ingeniero Giuseppe Merasi el diseño de un automóvil al gusto del público italiano, el 24HP. El 1 de enero de 1910, un grupo de industriales lombardos decide empezar la producción del modelo y Darracq les vende su filial italiana con el establecimiento de Portello incluido. En junio de ese mismo año se constituye la **Anonima Lombarda Fabbrica Automobili**, que adopta como símbolos la cruz roja sobre campo blanco de la insignia de Milán y el Biscione, la serpiente sobre campo azul símbolo de los Visconti.



Alfa Romeo A.L.F.A. 40/60 HP, fabricado entre 1913 y 1922, caravana sin ruedas monovolumen futurístico.

El primer coche que fabrica Alfa fue por tanto el **24 HP** que sale al mercado en 1911. Este primer modelo se convirtió en un gran éxito de ventas gracias a su excelente mecánica, fiabilidad y facilidad de conducción. Basándose en su diseño, Merasi deriva nuevos modelos, como el **12 HP**, más sencillo pero de excelentes prestaciones, y el **15 HP Corsa**, con evidente vocación hacia las carreras. A este modelo se le aumenta la potencia en 1914 dando lugar al **15/20 HP**. Sin embargo, el primer auténtico deportivo es el **40/60 HP** de 1913 de 6 litros, del que se construyeron 27 ejemplares y que debutó en la carrera en cuesta de Parma-Berceto y venció en su categoría. Para el G.P. de la A.C.F. de 1914 se decide construir un modelo con las especificaciones de las carreras internacionales

(max 4,5 l. y 1100 kg de peso máximo), el coche no estuvo preparado para la carrera de Lyon y el estallido de la guerra le impidió correr después. Permaneció en una fábrica de productos farmacéuticos durante el conflicto y en 1921 se reconstruyó con mayor potencia (102 CV) aunque solo participó en una carrera en Brescia conducido por Giuseppe Campari

En 1915 la compañía sufre su primera crisis. La dueña de la mayor parte del accionariado, la *Banca Italiana di Sconto*, coloca a Nicola Romeo como apoderado del banco y este consigue el control de la fábrica. Romeo era un empresario napolitano que redirigió a la compañía hacia la fabricación de material bélico, motores para avión, compresores etc. En 1918 toma el control a la compañía *Saronno* que fabricaba piezas de ferrocarril. La I Guerra Mundial significa para A.L.F.A. un paréntesis en su producción de automóviles, pero a la vez un reflotamiento del negocio.

Los primeros Alfa-Romeo (1920-1930)

Terminada la guerra la compañía regresa a su negocio inicial; Romeo fusiona la *Società Anonima Nicola Romeo* con la A.L.F.A. y de esta forma nace la *Alfa-Romeo Spa*. Así el primer modelo tras la guerra, el **Torpedo 20/30 HP** de 4,2 l y su derivado deportivo **20/30 ES**, son los primeros que aparecen con el nombre de Alfa-Romeo.

En 1921 Merasi diseña el modelo que dará fama a los Alfa Romeo en todo el mundo. El **RL**, un elegante 6 cilindros de 3 litros, con balancines y válvulas en la culata, frenos delanteros estabilizadores y otras innovaciones que hacen del modelo un verdadero éxito del que se fabrican 2640 unidades. Se prepararon además derivados de mayor potencia, el **RLT** (Turismo) de 61CV y el **RLS** (Deportivo) de 71 CV que alcanzaba fácilmente los 150 km/h (Campari lo llevó a 178 km/h en la Targa Florio de 1923), en esta carrera Ugo Sivocci y Antonio Ascari consiguieron el primer doblete de la marca. El modelo **RM** de 1923 de 4 cilindros y 2 litros estaba inspirado en el RL, pero de menor tamaño y más económico. Se vendieron cerca de 500 ejemplares en sus tres versiones.

En el apartado deportivo, Merasi rediseñó el modelo GP para construir un automóvil de carreras biplaza, el **P1**, que resultó ser muy inestable y en la carrera de su debut (Monza 1923), Sivocci se salió de la carretera y murió a consecuencia de las heridas recibidas en el accidente. Fue un duro golpe para la compañía y en especial para su gran amigo Enzo Ferrari. El P1 no volvió jamás a competir

Por mediación de Ferrari entra en la compañía el gran diseñador de FIAT, Vittorio Jano con el que comenzaría una nueva etapa gloriosa para la marca. Su primera aportación fue el mítico **P2** que junto a los Bugatti T35 marcaron las carreras de toda la década. Fue el primer 8 cilindros de Alfa Romeo con motor sobrealimentado; era un auténtico *pura sangre*, rápido y ligero que no tenía rival cuando los problemas no se ensañaban con su mecánica.

También se deben a Jano el diseño de los primeros modelos de producción en serie, el **6C-1500**, un automóvil ligero pero que resumía muy bien la filosofía deportiva de Alfa, ya que a pesar de ser un coche de calle sus prestaciones eran inusuales y versátiles.

Entre 1927-1929 se fabricaron 1.075 unidades hasta que fue sustituido por una de las joyas de Alfa-Romeo, el **6C-1750**, que aumentaba la potencia, la seguridad y la velocidad de su antecesor aunque conservaba su peso y estructura. Se produjeron en versiones Turismo, Gran Turismo, Súper Deportivo y Gran Deportivo. Este último alcanzaba los 100 CV y los 170 km/h. En su *History of Alfa Romeo* (1970) Peter Hull, decía del **6C-1750**: *Los coches que son tan atractivos y excitantes como una mujer bonita suelen tener algún fallo. Pero en este caso, el Alfa 1750 es una excepción.*



Alfa Romeo 6C 1930.

Este modelo consiguió salvar a la compañía de una grave crisis producida por el mal momento económico de la *Banca di Sconto*. En 1928 Nicola Romeo dejó la compañía, que estaba a punto de cerrar, y fue sustituido por Ugo Ojetti, director del diario milanés *Corriere della Sera*, que volcó todos los esfuerzos en la comercialización de los modelos 6C. El éxito de ventas del 1750, del que se fabricaron 2575 ejemplares para todo el mundo, sacó a Alfa Romeo de la apurada situación.

La edad de Oro (1930-1940)

La compañía

En los años treinta Alfa-Romeo se convirtió en una gran empresa, sobre todo en el plano comercial. Se sustituyeron los concesionarios en el exterior por filiales directamente gestionadas por Alfa-Romeo, que formó una magnífica red de venta y asistencia técnica en Francia, Inglterra, España, Bélgica, Suiza, Austria, Hungría y Checoslovaquia. En 1932 el I.R.I. (*Istituto per la Ricostruzione Industrial*) toma el control de la sociedad y pone en la dirección a Ugo Gobbato, que reestructura los departamentos: el deportivo lo deja en manos de Enzo Ferrari y su *Scuderia Ferrari* fundada en 1929 para preparar Alfas privados y que a partir de 1932 se convierte en el equipo "oficial" de Alfa. En el departamento de producción se introduce la fabricación en cadena y se modernizan las plantas, y se aumenta la producción también a camiones y autobuses. El primer autobús es el **Bussing 50** de 1931. El **T85G** de 1935 vence el concurso internacional para camiones de gasógeno en un recorrido Roma-Bruselas-París. El modelo **500**, útil tanto de camión como de autobús es capaz de llevar cargas de 110 quintales a 70 km/h. Durante la campaña de Etiopía, Alfa Romeo surte al ejército italiano con más de 2000 vehículos.

Pero donde más aumenta la producción es en el sector aeronáutico. Ya en 1926, la compañía había fabricado (con licencia inglesa Bristol) un motor en estrella de nueve cilindros. En los años 30 salen motores propios potentes y fiables que son requeridos también en el extranjero, famosos por su material de fabricación la llamada *Duralfa* una liga ligera de aluminio para hélices, pistones y otros componentes. En 1939 se produce el 135 un motor de doble estrella y 18 cilindros que con sus casi 2000 CV es el propulsor más potente de su época. Otros motores conquistan 13 marcas mundiales de velocidad, altura y distancia. La producción aeronáutica recoge el 80% de la facturación anual y para satisfacer los pedidos se construye la fábrica de Pomigliano D'Arco (Nápoles).



Alfa Romeo 8C 2900 Mille Miglia 34.

La conversión de Alfa-Romeo en empresa pública controlada por el I.R.I. hace de ella la representación de la industria y del avance tecnológico del estado fascista italiano, donde la competición automovilística se convierte en una confrontación que va mucho más allá de lo meramente deportivo. Las carreras de los años 30 tienen un trasfondo político como jamás lo tuvieron anteriormente ni tampoco después. En ellas se quería reflejar la fuerza técnica de los estados europeos, principalmente de la Alemania nazi y de la Italia fascista. Son los años de los Alfa-Romeo y los Maserati frente a los Mercedes y Auto-Union alemanes, o los Bugatti, Talbot y Delage franceses; son años de Grandes Premios con más de 300.000 espectadores, con monstruosos bólidos de 500 Cv de potencia que alcanzaban los 300 km/h. Pero sobre todo fueron los años de los pilotos más

legendarios: Hans von Stuck, Rudolf Caracciola, Achille Varzi, Baconin Borzacchini, Louis Chiron, René Dreyfus, Manfred von Brauchitsch, Hermann Lang, Bernd Rosemeyer, Dick Seaman y sobre todos ellos el más mítico corredor de Alfa-Romeo, Tazio Nuvolari. La compañía milanesa fue la única capaz de presentar batalla a las "flechas plateadas" (Mercedes-Benz) y a los "peces plateados" (Auto-Union), y en estos años Nuvolari consiguió alguna de sus más increíbles victorias como el Gran Premio de Alemania de 1935

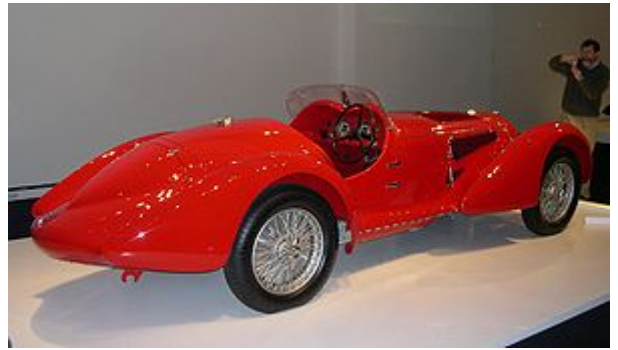
Modelos de calle

En los automóviles de producción en 1933 salió el **6C-1900**, última evolución del 1750 con culata de aleación ligera y mayor potencia, del que se fabricaron 200 unidades que precedieron al lanzamiento del **6C-2300** diseñado por Vittorio Jano. Equipado un motor monobloque de aleación fundida con columnas de seis cilindros y culata de aleación ligera de 2309 cc. Tenía un sólo disco de embrague y cuatro marchas más la reversa. Los amortiguadores traseros se controlan hidráulicamente desde la posición de conducción. Se vendió en tres versiones, Turismo, Gran turismo y Pescara; esta última de mayor potencia (95 CV), llegaba a los 150 km/h. Para mantener la superioridad de la marca en la categoría Sport, se fabricó un motor de ocho cilindros con la misma carrera y calibre que el modelo 6C, el **8C-2300**, de 2336 cc montados tanto en el modelo de chasis corto y el Spider como en el de batalla larga o en el chasis especial del monoplaza para Gran Premio, el modelo Monza. La estructura del motor era diferente de la de

seis cilindros: el control de temporización está montado en el centro del motor con una serie de engranajes en cascada. Los cilindros consisten en dos semi-bloques de aleación ligera con columnas de acero remachado. Aunque de producción más limitada el **8C-2900** fue considerado "El coche más rápido y bello del mundo" (ver imágenes).



Alfa Romeo 8C 2900 Mille Miglia.



Alfa Romeo 8C 2900 Mille Miglia.

Inicialmente pensado para la competición, el llamado tipo A de 220 CV y 230 km/h, se adaptó para sacar una serie de calle, el tipo B de 180 CV y 185 km/h que presentaba dos versiones, una de chasis corto, biplaza, el Spider de aire muy deportivo, y otra de chasis largo y cuatro plazas, el cupé. De los modelos Alfa-Romeo de estos años se podría decir lo que Henry Ford, el gran constructor estadounidense dijo cierta vez: *Cuando veo pasar un Alfa Romeo, me quito el*

sombrero.

Automóviles de carreras

Para los Grandes Premios la fábrica había utilizado al principio de la década los **8C-2300 Monza**, que luego fueron cedidos a la *Scuderia Ferrari*, que les aumentó el motor a 2,6l, y más tarde fueron vendidos a privados. Para sustituirlos Vittorio Jano diseñó en 1932 el primer verdadero monoplaza de la historia del automovilismo, el **Tipo B Monoposto "P3"**, un ocho cilindros de 2654 cc sobrealimentado, que en 1935 se subió hasta 3822 cc, con 330CV y que alcanzaba los 332 km/h. También incluía un sinfín de avances técnicos. Uno de los más originales es el piñón situado a la salida de laaja de cambios y los ejes motores en forma de V que dan potencia a las ruedas traseras, y el puesto de conducción en el centro. Fue el gran triunfador en las temporadas de 1933, 1934 y siguió venciendo aún en 1935. Para hacer frente a los potentísimos coches alemanes, la *Scuderia Ferrari* encargó a Luigi Bazzi y Arnaldo Roselli el diseño de un monoplaza de dos motores: el **Alfa-Romeo Bi-Motore**, tenía por tanto 16 cilindros y 6330 cc que rendían cerca de 540 CV a 5400rpm. Sus dos motores, uno situado en posición delantera y otro en posición central entre el puesto de conducción y la transmisión, lo hacían muy potente pero a la vez muy pesado (más de 1000 kg), lo cual no era útil para las carreras pero sí para los intentos de récord de velocidad. El **8C-35 Tipo C** de 3825 cc fue la respuesta de Alfa Romeo en 1935 al desafío alemán en la loca carrera por la mayor potencia y cilindrada aunque con escaso éxito. Al año siguiente se da una nueva vuelta de tuerca con el **12C-36** de 12 cilindros en V de 60° y 4064 cc., que tampoco consiguió grandes victorias, como tampoco lo hizo al año siguiente el último diseño de Vittorio Jano, el **12C-37** de 4495 cc que apenas corrió y significó la ruptura entre el diseñador y la marca. Igualmente se produjo la ruptura entre Alfa-Romeo y la *Scuderia Ferrari* en 1938 por las diferencias entre Wifredo Ricart, nuevo director técnico de Alfa Corse y Enzo Ferrari, que marchó a Módena. Jano fue sustituido en 1937 por su antiguo colaborador Gioachino Colombo, que diseñó para la nueva fórmula de tres litros los modelos **308**, **312**, y **316** de 8, 12 y 16 cilindros respectivamente. Sin embargo, el ambiente enrarecido prebélico (Mussolini prohibió participar a los coches italianos en Francia) y la superioridad de los Mercedes y Auto-Union hizo que sus actuaciones destacadas fueran pocas.

La mejor aportación de Colombo daría sus frutos después de la guerra. En 1937 a sugerencia de Enzo Ferrari, Alfa Romeo encargó el diseño de una "voiturette" (pequeños monoplazas de 1.5 litros de cilindrada) a Jano, pero al estar muy ocupado con los nuevos 3l dejó el encargo a Colombo. Este diseñó un pequeño ocho cilindros sobrealimentado que fue bautizado como "158 Alfetta". Se introdujeron en el modelo dos columnas deslizantes para las ballestas transversales, una en la parte delantera y otra en la trasera, y un mecanismo para reducir el eje del coche y, por lo tanto, su centro de gravedad. Estaba dotado de líneas esbeltas y elegantes y gran agilidad aunque algo peligrosos ya que en junio de 1939 Emilio Villoresi murió en una demostración y sólo 53 días después Nando

Aldrigretti se mató durante los entrenamientos de la Copa Acerbo. A pesar de ello Alfa Romeo decide fabricar seis coches en 1940 que dominaron el G.P. de Trípoli, pero con la invasión alemana fueron escondidos en una fábrica de quesos en Melzo, y no volvieron hasta después de la guerra.

Guerra y posguerra (1940-1950)

Poca antes de comenzar la guerra, Ugo Gobbato decidió suspender temporalmente la producción y dar prioridad a la fabricación de motores aeronáuticos y vehículos militares. Las fábricas de Alfa-Romeo se convirtieron en objetivos estratégicos y la de Portello fue bombardeada en el 40, en el 43 y sobre todo en 1944, en el último año por tres veces, el 14 de febrero, el 13 de agosto y el del 20 de octubre que redujo la fábrica a escombros y obligó a la compañía a cesar toda actividad. La paz llega la primavera siguiente pero la vuelta a la producción es muy difícil. Ugo Gobbato, aunque había evitado la requisita de materias primas por parte de los alemanes, fue acusado por colaboracionismo. Fue absuelto dos veces por el tribunal del C.L.N. (*Comitato di Liberazione Nazionale*), pero el 28 de abril de 1945 fue asesinado por dos individuos en una calle de Milán. El C.L.N. nombra al ingeniero Pasquale Gallo comisario de Alfa Romeo y entre junio y julio de 1945 consigue reemprender la producción. Falta de todo: oficinas, materiales, componentes y no pudiendo fabricar otra cosa, los empleados de Portello producen cocinas eléctricas, muebles metálicos etc. A pesar de todos los problemas en ese 1945 consiguen sacar adelante dos coches **6C-2500 Sport** con diseño de antes de la guerra. También se recuperaron los escondidos *Alfettas* que recomenzaron la actividad deportiva.

El único modelo de los años 40 fue el **6C-2500** un coche con una gran clase y refinamiento, un aspecto deportivo inconfundible y que representaba el último avance de la afortunada serie de 6C. Comenzó a fabricarse en 1939 pero hasta después de la guerra no pudo continuarse su producción. Entre 1946 y 1950 se fabricaron un total de 2.800 unidades en versión Turismo, Deportivo y Súper Deportivo. En 1946, Orazio Satta Puliga se convirtió en el Jefe de Diseño de Alfa Romeo y su primera aportación fue una versión deportiva del 2500 el **6C-2500 S Freccia d'Oro**, con una parte trasera más corta y redondeada, según los conceptos aerodinámicos más vanguardistas de la época. El modelo más apreciado fue la versión Super Sport, el **6C-2500 SS Villa d'Este**, como se la llamó después de ganar el concurso de diseño del mismo nombre. Sirvió de inspiración para la forma en V del capó del actual Alfa Romeo 147.

A finales de la década la compañía volvió a desempeñar un papel decisivo y fabricó coches al máximo de su capacidad, así como una serie de modelos de "edición especial" del 2500, con carrocería de Pininfarina y Touring. En 1950, Alfa Romeo dio un giro de 180 grados tanto industrial como deportivo.

El relanzamiento de Alfa-Romeo (1950-1960)

En los años cincuenta Alfa Romeo se dedicó sus mayores esfuerzos en reactivar su sector de coches de producción. El doble objetivo de establecer la producción en cadena y rentabilizar sus éxitos en el terreno fue ampliamente cumplido. El modelo 1900 de Orazio Satta Puliga, una berlina de cuatro puertas y cinco plazas fue el primer coche del *Biscione* con carrocería autoportante y que relanzó la suerte de la empresa y logró satisfacer a un mercado cada vez más exigente. Montaba un motor de cuatro cilindros en línea de 1884 cc con 90CV y 150 km/h que pasaban de los 190CV en los modelos Super y Super Sprint. Este modelo introduce un nuevo concepto de coche, la berlina de altas prestaciones para uso cotidiano, que como decía su afortunado eslogan era "el coche de la familia que gana carreras". Se vendieron más de 20.000 ejemplares, entre ellos la versión *1900 Panther* para la policía italiana o la versión *Matta* (loca) para el ejército.

En lo deportivo los 158 y 159 "Alfetta" establecen la supremacía absoluta en los circuitos ganando, Giuseppe Farina en 1950 y Juan Manuel Fangio en 1951, el recién estrenado Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

Pero la joya más preciada de la compañía fue el Giulietta Sprint. En estos años se inició una tendencia que continuaría en el futuro: la colaboración entre centros de diseño de interiores y diseñadores de carrocería. Los coches que se siguen produciendo llevan el marchamo de 'Fabricado en Italia'. El estilo de Alfa Romeo marcó tendencia: junto a los coches de producción, también se fabricaron ediciones limitadas de modelos únicos creados por diseñadores de primera fila. En 1958 Alfa Romeo firmó un contrato con Renault para construir el sedán 'Dauphine'.

Actualidad

En el año 2004 Alfa Romeo fabricó 162.179 automóviles, un 1% menos que los 182.469 que produjo el 2003.

En el 2007 Alfa Romeo fabricó 151,900 automóviles, 3.7% menos que en el 2006. En el 2008, Alfa presentó el hatchback compacto MiTo, el modelo más pequeño de la marca. La crisis financiera global ha postergado hasta el 2015 los planes de Alfa Romeo para reingresar a Estados Unidos, mercado que dejó en 1995.

Mientras eso se materializa, la producción actual de Alfa Romeo comprende las gamas: Alfa Romeo MiTo (turismo del segmento B) Alfa Romeo Giulietta(turismo del segmento C) y Alfa Romeo 4C.

Modelos actuales



MiTo



Giulietta



Giulia



4C



4C Spider

Fábricas

- Planta de Mirafiori en Italia: Alfa Romeo MiTo y Alfa Romeo Giulia
- Planta de Cassino en Italia: Alfa Romeo Giulietta
- Maserati Modena en Italia: Alfa Romeo 4C y Alfa Romeo 4C Spider
- *Véase también:* Anexo:Fábricas de Fiat S.p.A.

Motores Alfa Romeo

- Alfa Romeo Flat-4
- Alfa Romeo JTS
- Alfa Romeo Twin Cam
- Alfa Romeo Twin Spark
- Alfa Romeo V6

Emblemas de Alfa Romeo

El escudo de Alfa Romeo es originariamente, según parece, obra de un técnico de la propia casa. Estando esperando el tranvía en la plaza del Castillo de Milán se fijó en la torre del Filarete, la principal del castillo de los Sforza. En ella se veía el *Biscione*, símbolo de la casa de los Visconti, formado por una serpiente con cabeza de dragón -sobre la que posteriormente se añadiría una corona ducal de oro- devorando a un hombre. La serpiente simbolizaba la lealtad, el coraje, la perspicacia y la prudencia, mientras que el hombre devorado hace alusión a sus enemigos.

Al *Biscione* se le unió una cruz roja sobre campo blanco como referencia al escudo de Milán, ciudad originaria de la marca. Rodeando estos dos símbolos se diseñó un cerco azul con las palabras "ALFA" y "MILANO". Ambas fueron separadas por dos nudos sabaudos (o saboyanos) que representan a la casa real de los Saboya.

La palabra "MILANO" desaparecería definitivamente en 1972, con la apertura de la nueva fábrica AlfaSud, en el Sur de Italia.

Alfa Romeo en automovilismo

La historia de Alfa Romeo en el deporte del motor es una de las más ricas de la historia automotriz. La marca milanesa convirtió a sus bólidos de Gran Premio en las máquinas a batir en los circuitos europeos las décadas de 1920 y 1930 alcanzando además 4 victorias absolutas en las 24 Horas de Le Mans. Por su parte, Alfa Romeo consiguió ganar los dos primeros campeonatos mundiales de Fórmula 1 en 1950 con Nino Farina y en 1951 con Juan Manuel Fangio respectivamente, con grandes éxitos en los años venideros como motorista del equipo Brabham.

Alfa Romeo disfrutó de un gran prestigio con los exitosos sport prototipos de la saga T-33 de los años 60. En 1993 con Nicola Larini a los mandos de un Alfa Romeo 155 Q4 3.2 V6 la firma de Milán consiguió derrotar a la "flota alemana" formada por Mercedes-Benz, BMW y Audi en la categoría alemana DTM, hazaña que ya fue conquistada en el Gran Premio de Alemania de 1935 cuando los Alfa derrotaron a las favoritas marcas germanas.

El Alfa Romeo 156, famoso por su alto rendimiento, es el automóvil más laureado en competiciones de turismos a nivel nacional e internacional por su buen desempeño y su facilidad para ser modificado disponiendo de poco presupuesto. A finales de 2017 se confirmó el regreso de Alfa Romeo a la Fórmula 1 en asociación con el equipo Sauber para la Temporada 2018 de Fórmula 1. El nuevo Sauber C37 fue presentado con un chasis y aerodinámica diseñados conjuntamente en las instalaciones de Hinwil con un motor suministrado por Alfa Romeo-Ferrari y con Charles Leclerc y Marcus Ericsson como pilotos titulares consiguiendo resultados muy satisfactorios en la primera temporada de esta asociación.

Modelos de Alfa Romeo

Modelos de calle

Modelo	Años	Cil.	Motor	Cilindrada	Potencia	Velocidad
24HP	1910-1920	4C L	Monobl., Hierro	4084 cc	42CV (2200 rpm)	100 km/h
12HP	1912-1915	4C L	Monobl., Hierro	1995 cc	25CV (2200 rpm)	80 km/h
RL	1922-1927	6C L	Monobloque, Hierro	2916 cc a 3620 cc	56-71 CV (3200 rpm)	130 km/h
RM	1923-1925	4C L	Monobloque, Hierro	1944 cc	40 CV (3000 rpm)	95 km/h
6C-1500	1927-1929	6C L	Monobloque, Hierro	1487 cc	44CV (4200 rpm)	110 km/h
6C-1750	1929-1933	6C L	Monobloque, Hierro	1752 cc	46-85CV (4500 rpm)	110-170 km/h
8C-	1931-	8C	Bibloque, Acero	2336 cc	142-180CV	165-

2300	1934	L			(5400 rpm)	225 km/h
-------------	------	---	--	--	------------	----------

Modelos Sport

Modelo	Años	Cil.	Motor	Cilindrada	Potencia	Velocidad	Derivados
24HP	1910-1920	4C Línea	Monobloque, Hierro	4084 cc	42 CV (2200 rpm)	100 km/h	12HP, 15HP, 15/20HP
40/60HP	1913-1922	4C Línea	Bibloque, Hierro	6082 cc	73 CV (2200 rpm)	125 km/h	20/30HP Torpedo
RL	1922-1927	6C Línea	Monobloque, Hierro	2916 cc a 3620 cc	56-71 CV (3200 rpm)	130 km/h	RLT, RLTS
RM	1923-1925	4C Línea	Monobloque, Hierro	1944 cc	40 CV (3000 rpm)	95 km/h	RMS, RMU
6C-1500	1927-1929	6C Línea	Monobloque, Hierro	1487 cc	44CV (4200 rpm)	110 km/h	1500 SS
6C-1750	1929-1933	6C Línea	Monobloque, Hierro	1752 cc	46-85CV (4500 rpm)	110-170 km/h	T, GT, SS, GS
8C-2300	1931-1934	8C Línea	Bibloque, Acero	2336 cc	142-180CV (5400 rpm)	165-225 km/h	Spider, Le Mans, Monza

Modelos de Gran Premio

Modelo	Años	Cil.	Motor	Cilindrada	Potencia	Velocidad	Derivados
40/60HP	1913-1922	4C Línea	Bibloque, Hierro	6082 cc	73 CV (2200 rpm)	125 km/h	
1914GP	1914	4C Línea	Monobloque, Hierro	4490 cc	88 CV (2200 rpm)	150 km/h	1923GP (P1) de 102 CV
RL	1922-1927	6C Línea	Monobloque, Hierro	2916 cc a 3620 cc	56-71 CV (3200 rpm)	130 km/h	RLT, RLTS
P2	1924-1930	8C Línea	Tetrabloque, Acero	1987 cc Sobrealim.	140CV-175CV (5500 rpm)	225 km/h	6 modelos
8C-2300 Le Mans	1931-1934	8C Línea	Bibloque, Acero	2336 cc	142-180CV (5400 rpm)	165-225 km/h	
8C-2300 Monza	1931-1934	8C Línea	Bibloque, Acero	2336 cc	142-180CV (5400 rpm)	165-225 km/h	

- [Torpedo 20-30 HP 1920](#)
- [RL N/S 1922-1925](#)
- [RL Turismo 1926-1927](#)
- [6C 1500 1927-1929](#)
- [6C 1500 Sport SS 1928-1929](#)
- [6C 1750 Super Sport 1929-1930](#)
- [6C 1750 Sport 1929-1933](#)
- [6C 1750 Turismo 1929-1933](#)
- [6C 1750 Gran Turismo 1930-1933](#)
- [6C 1750 Gran Sport 1930-1933](#)
- [6C 1750 Gran Turismo C 1931-1932](#)
- [8C 2300 1932-1934](#)
- [6C 2300 Turismo 1934-1939](#)

- [6C 2300 Gran Turismo 1934-1939](#)
- [6C 2300 Pescara 193-193](#)
- [6C 2300 Mille Miglia 1938-1939](#)
- [8C 2900A 1936](#)
- [8C 2900B 6C 2500 1937-1939](#)
- [6C 2500 Turismo 1939-1945](#)
- [6C 2500 Sport 1939-1945](#)
- [6C 2500 Super Sport 1939-1943](#)
- [6C 2500 Coloniale 1939-1942](#)
- [6C 2500 Turismo 1946-1950](#)
- [6C 2500 Freccia d'Oro 1947-1952](#)
- [6C 2500 SS Mlla d'Este 1949-1952](#)
- [6C 2500 SS Cabriolet 1946-1951](#)
- [AR 51 "Matta" 1951-1953](#)
- [1900 I serie 1950-1954](#)
- [1900 Sprint I serie 1951-1953](#)
- [1900 Sprint II serie 1953-1954](#)
- [1900 TI 1952-1954](#)
- [1900 TI Super 1954-1957](#)
- [1900 Super 1954-1959](#)
- [1900 Primavera 1955-1957](#)
- [1900 SS 1954-1955](#)
- [1900 SS 1956-1958](#)
- [Dauphine 1960-1964](#)
- [Giulietta I serie 1955-1959](#)
- [Giulietta II serie 1959-1961](#)
- [Giulietta III serie 1961-1963](#)
- [Giulietta TI I serie 1957-1959](#)
- [Giulietta TI II serie 1959-1961](#)
- [Giulietta TI III serie 1961-1965](#)
- [Giulietta Sprint I serie 1954-1958](#)
- [Giulietta Sprint II serie 1958-1959](#)
- [Giulietta Sprint III serie 1959-1962](#)
- [Giulietta Sprint Veloce I serie 1956-1958](#)
- [Giulietta Sprint Veloce II serie 1958-1962](#)
- [1300 Sprint 1963-1965](#)
- [Giulietta Sprint Speciale 1957-1962](#)
- [Giulietta SZ 1958-1961](#)
- [Giulietta SZ Coda Tronca 1961-1962](#)
- [Giulietta Spider I serie 1956-1958](#)
- [Giulietta Spider II serie 1958-1961](#)
- [Giulietta Spider III serie 1961-1962](#)
- [Giulietta Spider Veloce I serie 1956-1958](#)
- [Giulietta Spider Veloce II serie 1958-1961](#)
- [Giulietta Spider Veloce III serie 1961-1962](#)
- [Giulia TZ 1963-1965](#)
- [Giulia TZ2 1964-1965](#)
- [Giulia TI \(tamburo\) 1962-1963](#)
- [Giulia TI \(disco\) 1963-1967](#)
- [Giulia TI Super 1963-1964](#)
- [Giulia 1300 1964-1971](#)
- [Giulia 1300 TI 1966-1972](#)
- [Giulia 1300 Super 1970-1972](#)
- [Giulia Super 1965-1972](#)
- [Giulia 1600 S 1968-1970](#)

- [Giulia Super 1,3 1972-1977](#)
- [Giulia Super 1,6 1972-1977](#)

Giulia Coupe

Alta gama

- [Giulia Sprint GT 1963-1966](#)
- [Giulia Sprint GTV 1965-1968](#)
- [Giulia 1750 GT Veloce 1967-1973](#)
- [Giulia 2000 GT Veloce 1971-1976](#)

Descapotables

- [Giulia Sprint GTC 1964-1966](#)

De entrada de gama

- [Giulia GT Junior 1966-1976](#)

De competición

- [Giulia GTA 1600 1966-1966](#)
- [Giulia GTA 1300 Junior 1966-1975](#)

En 2005, Alfa Romeo terminó segundo en el Campeonato Mundial de Automóviles de Turismo (WTCC) por detrás de [BMW](#) y por delante de [Chevrolet](#), [SEAT](#) y [Ford](#). En la temporada 2006 del WTCC, Alfa Romeo no corrió de forma oficial y dejó los Alfa Romeo 156 en manos del equipo N-Technology, a pesar de lo cual consiguieron un tercer puesto en la clasificación de constructores tras BMW y SEAT, consiguiendo varias victorias en manos del brasileño Augusto Farfus Junior

El 156, que ha sido utilizado en numerosos campeonatos de turismos, es el turismo que más victorias en competición ha logrado a lo largo de la historia del automóvil. Entre otras competiciones, fue vencedor en el Campeonato Italiano de Superturismos en los años 1998 y 1999, y el Campeonato Europeo de Turismos en los años 2001, 2002 y 2003, con los pilotos Gabriele Tarquini y Fabrizio Giovanardi al volante. Hasta 2007 el 156 sigue compitiendo de la mano de N-Technology en el Campeonato Mundial de Turismos y cosecha varias victorias temporada tras temporada. De la mano del británico James Thompson incluso ha llegado a disputarse el título de 2007 contra el BMW de Andy Priaux en la última carrera del campeonato.

Alfa Romeo de calle 1910/2016	
10/20	1910-1920 <u>24 HP</u> 1910-1911 <u>12 HP</u> 1911-1920 <u>15 HP</u> 1913-1922 <u>40-60 HP</u>
20/30	1921-1922 <u>20-30 HP</u> 1920-1921 <u>G1</u> 1921-1921 <u>G2</u> 1922-1927 <u>RL</u> 1923-1925 <u>RM</u> 1927-1929 <u>6C 1500</u> 1929-1933 <u>6C 1750</u>
30'	1931-1934 <u>8C 2300</u> 1933-1933 <u>6C 1900</u> 1934-1937 <u>6C 2300</u> 1935-1939 <u>8C 2900</u>
30/40	1938-1950 <u>158</u> 1939-1950 <u>6C 2500</u>
50/60	1950-1958 <u>1900</u> 1951-1953 <u>158/159</u> 1951-1953 <u>Matta</u> 1954-1962 <u>Giulietta</u> 1958-1962 <u>2000</u> 1959-1964 <u>Dauphine</u>
60/70	1962-1968 <u>2600</u> 1962-1976 <u>Giulia Saloon</u> 1963-1967 <u>Giulia TZ</u> 1963-1977 <u>Giulia Sprint</u> 1965-1967 <u>Gran Sport Quattroruote</u> 1965-1971 <u>GTA</u> 1966-1993 <u>Giulia Spider</u> 1967-1969 <u>33 Stradale</u> 1967-1977 <u>1750/2000 Berlina</u>
70/80	1970-1977 <u>Montreal</u> 1972-1983 <u>Alfasud</u> 1972-1984 <u>Alfetta saloon</u> 1974-1987 <u>Alfetta GT/GTV</u> 1976-1989 <u>Alfasud Sprint</u> 1977-1985 <u>Nuova Giulietta</u> 1979-1986 <u>Alfa 6</u>

80/90	1983-1994 <u>33</u> 1984-1987 <u>Arna</u> 1984-1987 <u>90</u> 1985-1992 <u>75</u> 1987-1998 <u>164</u> 1989-1993 <u>SZ/RZ</u>
90/00	1992-1998 <u>155</u> 1995-2000 <u>145</u> 1995-2000 <u>146</u> 1995-2006 <u>Alfa Romeo Spider</u> 1995-2006 <u>Alfa Romeo GTV</u> 1998-2005 <u>156</u> 1998-2007 <u>166</u>
00/10	2000-2010 <u>147</u> 2005-2010 <u>159</u> 2003-2008 <u>GT</u> 2005-2010 <u>Alfa Romeo Spider</u> 2005-2010 <u>Alfa Romeo Brera</u> 2007-2010 <u>8C Competizione</u> 2008- <u>MiTo</u>
10/20	2010- <u>Giulietta</u> 2013- <u>4C</u> 2015- <u>Giulia</u>

Futuros modelos

- Alfa Romeo Alfetta BerlinaGrande de Lujo Segmento-E(Finales del 2018)
- Alfa Romeo Sport Utility Vehicle "SUV" Mediana-Stelvio-(Finales2016), Compacta-Kamal y Grande-Luxury (2016-2019)
- Alfa Romeo 6C Giulia Gran Turismo de Lujo Segmento Mediano/Grande (Producto de la Especialidad) (2019)
- Alfa Romeo 6C Spider (2020) basado y derivado del Gran Turismo Giulia Coupe-6C (2019) (Producto de la Especialidad).
- Alfa Romeo Sucesor de la Giulietta (2018-?) Utilitario Compacto Hatchback 5 puertas.

Todos los coches ya tienen que estar terminados en el 1er semestre del 2020 para ser expuestos durante el evento en el Museo de Arese de junio del 2020 y hay consolidar la marca, como la grande que siempre ha sido, su legendario legado de su historial trayectoria en cara de ofrecer estos modelos para mas adelante, si tienen exito ir desarrollando otros, para mercados mas exclusivos y refinados en el programa de coches especiales, como en años de antaño de la era dorada de la marca de Nicola Romeo.

Véase también

- Anexo:Modelos de Alfa Romeo
- Anexo:Prototipos de Alfa Romeo
- Anexo:Motores de Fiat Group Automobiles
- Anexo:Plataformas de Fiat Group Automobiles
- Anexo:Fábricas de Fiat S.p.A.

Referencias

Enlaces externos

- Wikimedia Commons alberga una galería multimedia sobre **Alfa Romeo**.
- Web oficial de Alfa Romeo

Obtenido de <https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Alfa_Romeo&oldid=112194044

Esta página se editó por última vez el 22 nov 2018 a las 13:40.

El texto está disponible bajo la [Licencia Creative Commons Atribución Compartir Igual 3.0](#); pueden aplicarse cláusulas adicionales. Al usar este sitio, usted acepta nuestros [términos de uso](#) y nuestra [política de privacidad](#).
Wikipedia® es una marca registrada de la [Fundación Wikimedia, Inc.](#), una organización sin ánimo de lucro.