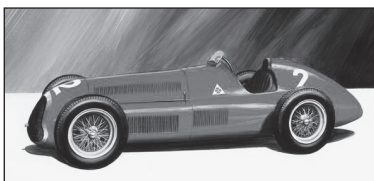


1/24

ALFA  
ROMEO

### Stručná historie:

K absolutní špičce závodních vozů velkých cen konce čtyřicátých a začátku padesátých let patřil typ Alfa Romeo 159 „Alfetta“. Jeho počátky spadají již do období před druhou světovou válkou, kdy ve své kategorii dosahoval úspěchů jeho konstrukčně jednodušší a méně výkonný předchůdce, typ 158. „Alfetta“ byl jednomístný závodní vůz, měl trubkový rám a vpředu umístěný řadový osmiválec o zdvihovém objemu 1480 cm<sup>3</sup>, který ve svém vrcholném provedení dosahoval s dvoustupňovým kompresorem Roots výkonu 404 k (297 kW). Tento výkon byl přenášen přes čtyřstupňovou převodovku kloubovým hřídelem na zadní nápravu. Nezávisle zavěšená kola byla odpružena příčnými listovými pery a opatřena kapalinovými brzdami. Hmotnost prázdného vozu byla 840 kg, pohotovostní 1100 kg. Vůz dosahoval při spotřebě 125 až 170 l na 100 km maximální rychlosti 310 km/h.

Zatím, co předválečný typ 158 byl úspěšný pouze v kategorii „malých“ závodních vozů, po válce tomu bylo jinak. Nové technické předpisy, které omezovaly objem motorů vozů pro velké ceny na 1500 cm<sup>3</sup> s kompresorem nebo 4500 cm<sup>3</sup> bez kompresoru, byly pro něj výhodnější a pomohly mu dostat se mezi světovou špičku. V roce 1947 zvítězila Alfa Romeo ve čtyřech velkých cenách právě tak jako v roce 1948, v roce 1950 to bylo osm vítězství a v roce 1951 pak vítězství pět.

Na vozech Alfa Romeo typ 158/159 závodili takoví slavní jezdci, jakými byli například Farina, Varzi, Fangio či Fagioli. Alfa Romeo, která započala s výrobou závodních vozů již v roce 1906, však v první polovině padesátých let opustila okruhy Grand Prix a zahájila sériovou výrobu sportovních a osobních automobilů.

### A Brief History :

*Alfa Romeo 159 “Alfetta“ was one of the best racing cars in the late 1940s and the early 1950s. It evolved from the ‘158’ model, a simpler and less powerful predecessor, that excelled in its category in car races before World War 2. “Alfetta“ was a one-seat racing car that had a tube frame and a 1,480 ccm in-line eight-cylinder engine. The most powerful models were equipped with a 404 HP (297 kW) engine with a Roots two-stage compressor. The engine’s output power was carried to the rear wheels by a four-speed transmission and a universal shaft. The car had independently suspended wheels sprung by transversal leaf springs and hydraulically-operated brakes. The empty car weighted 840 kg and the vehicle running weight was 1,100 kg. The maximum speed was 310 km/h and the fuel consumption 125-170 l per 100 km.*

*While the pre-war 158 model was successful only in the category of “small” racing cars, the picture changed after the war. Newly adopted technical requirements limited the Grand Prix engine displacement to 1,500 ccm if equipped with a compressor, and 4,500 ccm without a compressor. The 159 model benefited from these requirements and was capable of keeping pace with the then-current best racers. Alfa Romeo won four Grand Prix races in 1947 and 1948 too, eight races in 1950 and five other races in 1951.*

*The Alfa Romeo 158/159 models were driven by many famous pilots such as Farina, Varzi, Fangio and Fagioli. Though having a long tradition in manufacturing racing cars from 1906, the Alfa Romeo Company abandoned Grand Prix races in the early 1950s. Since it has been manufacturing sports and passenger cars.*

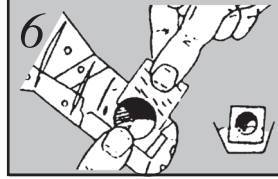
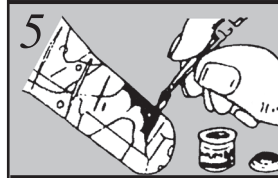
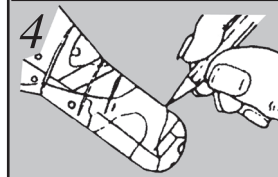
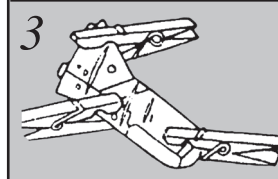
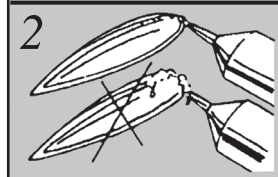
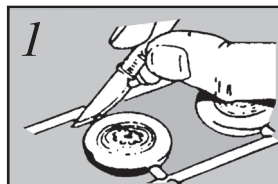
## Die Geschichte im Grundriss:

Zu der absoluten Spitze der Rennwagen Großer Preise am Ende 40er und Anfang 50er Jahre gehörte Alfa Romeo 159 „Alfetta“. Seine ersten Schritte erfolgten bereits im Zeitraum vor dem II. WK – in seiner Kategorie feierte damals Erfolge sein Vorgänger mit einer einfacheren Konstruktion und niedrigeren Leistung, Typ 158. Der „Alfetta“ war ein einsitziger Rennwagen mit Rohrenrahmen, vorne eingebautem Reihen-Achtzylinder mit einem Hubraumvolumen von 1480 cm<sup>3</sup>, der in seiner Spitzenausführung mit zweistufigem Lader Roots eine Leistung von 404 PS (297 kW) erreichte. Diese Leistung wurde über ein vierstufiges Getriebe durch Gelenkwelle an die Hinterachse übertragen. Die unabhängig eingehängten Räder wurden durch quer eingebaute Blattfeder abgefedert und mit Flüssigkeitsbremsen versehen. Das Leergewicht betrug 840 kg, Startgewicht 1100 kg. Bei einem Verbrauch von 125 bis 170 l/100 km erreichte der Wagen eine Spitzengeschwindigkeit von 310 km/h.

Während das Vorkriegsmodell 158 lediglich in der Kategorie der „kleinen“ Rennwagen erfolgreich war, sah es nach dem Krieg anders aus. Neue technische Vorschriften, die den Hubraum der Triebwerke bei Rennwagen für Große Preise auf 1500 cm<sup>3</sup> mit Lader oder auf 4500 cm<sup>3</sup> ohne Lader begrenzten, waren für ihn günstiger und halfen ihm, in die Weltspitze zu kommen. Im Jahr 1947 gewann Alfa Romeo vier Große Preise genauso wie 1948, 1950 waren es acht Siege, 1951 fünf Siege.

Alfa Romeos Modelle 158/159 wurden von berühmten Rennfahrern gefahren wie Farina, Varzi, Fangio oder Fagioli. Firma Alfa Romeo, die mit der Produktion von Rennwagen bereits 1906 begann, verließ in der ersten Hälfte 50er Jahre die Großen Preise und eröffnete die Serienproduktion von Sport- und Personenwagen.

## Stavební postup / Stavebný postup Assembly



- K oddělování dílů používejte ostrý nůž.
- Na oddelovanie použite ostrý nôž.
- Detach parts from the stem only as they are needed using a sharp knife or blade.

- Lepidlo nanášajte v tenké vrstve.
- Lepidlo nanášajte v tenkej vrstve.
- Do not use too much cement to join parts.
- Use only cement for polystyrene plastic.

- K fixaci používejte količky nebo gumičky.
- Na fixáciu používajte štipce alebo gumičky.
- Use tweezers to pick up and hold the small parts and rubber band or tape to hold parts together until the cement dries.

- Složitě zbarvení si předmalujte tužkou.
- Komplikované zafarbenie si predkreslite ceruzkou.
- In case the camouflage is more complex draw the outlines with pencil first, then paint parts according to the assembly diagram.

- K malování používejte barvy, které neleptají polystyren.
- Na maľovanie používajte farby, ktoré neleptajú polystyrén.
- Use only paints suitable for plastic, i. e. not cellulose based.

- Obtišky nanášajte až na vyfarbený model.
- Obtiľacky nanášajte na vyfarbený model.
- Decals apply after assembly and painting.

## SYMBOLY

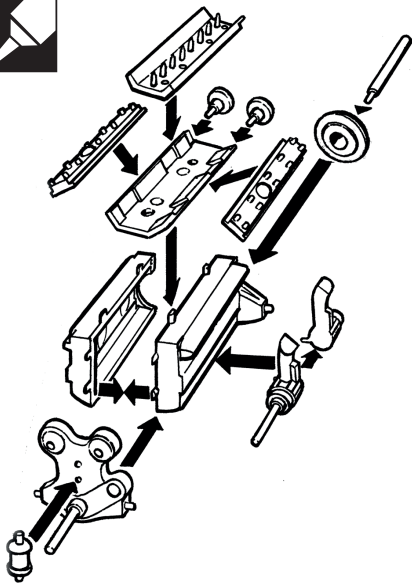


Lepidlo na polystyren  
Polystyrene cement  
Plastik Kleber  
Coller à styrene  
Styrene cemento  
Klej na plastik  
Клей для пластмассы  
Lepidlo na polystyrén

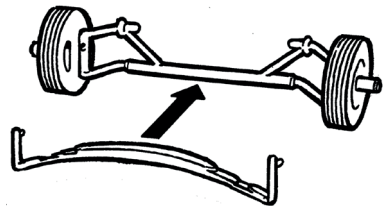


Nelepiť  
Do not cement  
Nicht kleben  
À ne pas coller  
No engomar  
Nie kleic  
Соединить без клея  
Nelepiť

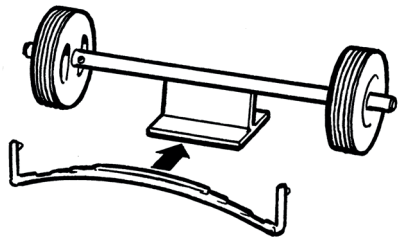
1



2



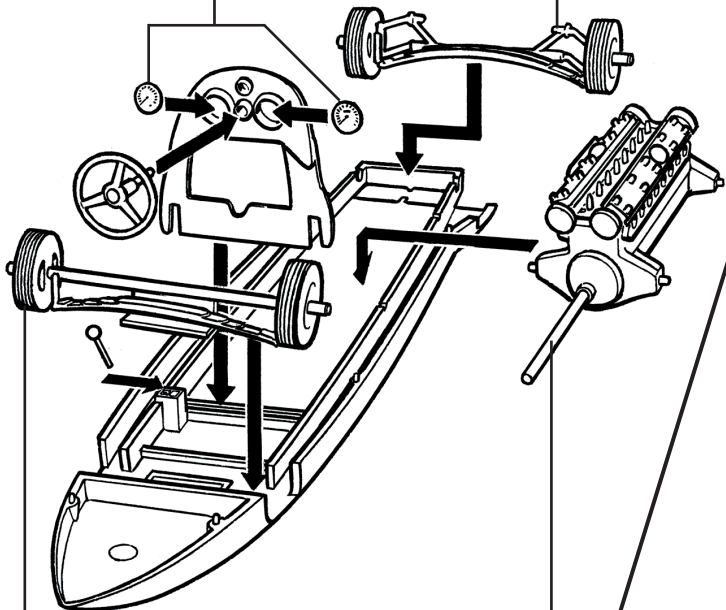
3



4

OBTISKY  
DECALS  
ABZIEHBILDE

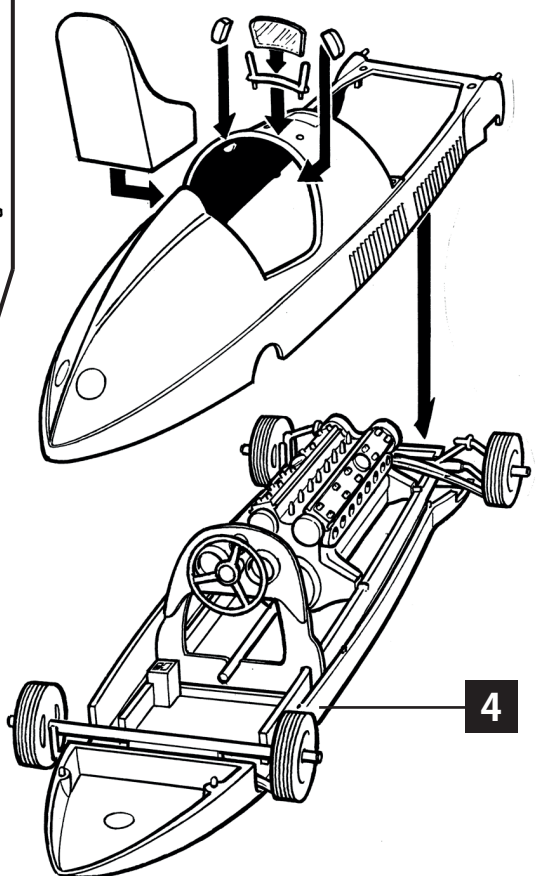
2



3

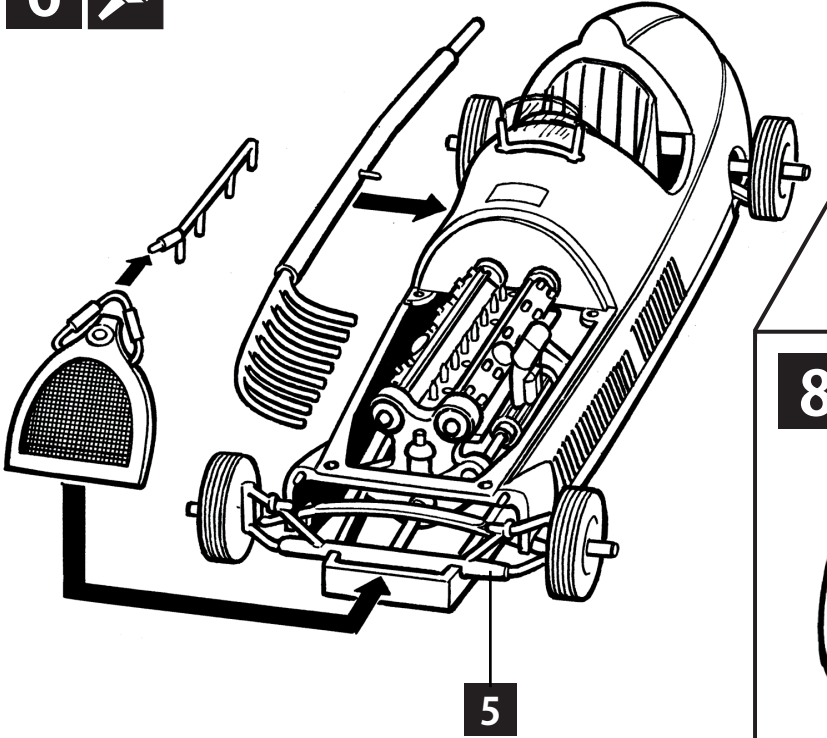
1

5

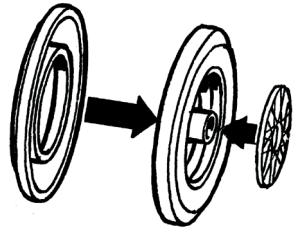


4

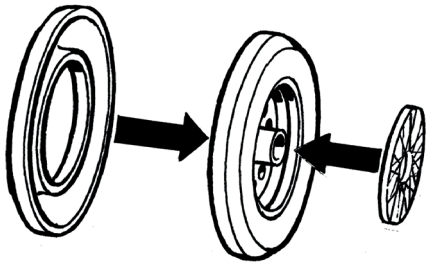
6 



7  2x



8  2x



9 

