

愛快羅密歐歷史回顧(一)

楊元昇

時至今日，對汽車稍有認識的，談起意大利的愛快羅密歐 (Alfa Romeo)，總會對這老牌車廠帶點敬意。這家極負盛名，擁有多款著名跑車的車廠，其歷史實在相當曲折，亦十分富於故事性。由今期開始，我們會為大家一一介紹。

愛快的成功全賴創辦者一腔熱情，加上認真的製作，及赛道上的成績支持，發展成舉世知名的車廠。

失敗由太過生意眼開始

愛快的創辦者是意大利人史特勒 (Cav.Ugo.Stella)。史特勒建廠的事蹟，且聽我慢慢解釋。

最初，史特勒是法資意大利車廠 Societa Italiana Automobili Darracq (SIAD) 的總經理。SIAD 在1906年成立於法國拿波里，由法國人亞歷山大 (Alexande Darracq) 創辦，不久便在意大利米蘭附近的波特羅 (Portello) 設廠，僱用二百名工人，打算每年生產約六百部車分銷歐洲。理想宏大，前途光明，我們幾乎已可以看到一個人所共知的車廠誕生，不過，由於創辦人亞歷山大缺乏遠見，以至將自己的生存空間扼殺。

亞歷山大是個短視的生意人，對於生產汽車，他視之如一盤生意，多於一項工業。只著重短線的金錢回報，卻缺少了創辦汽車工業的熱誠。就由於這種毫無誠意的造車態度，SIAD造出的汽車可以說毫無靈魂。車架軟弱，馬力不足，制動力亦不及標準，甫一推出便「贏盡」意大利車壇的惡評。1908年，亞歷山大共製造了三百輛汽車，市場反應惡

劣，使車廠虧損156,000里拉。1909年只製車 61部，虧損卻達 300,000里拉。在這個情況下，亞歷山大不得不承認失敗，並將 SIAD清盤。消費者的眼睛可不是瞎的，只懂向消費者收取金錢卻沒有高質素產品回饋，兼且不思改進，就只有步向滅亡。1909年，SIAD被收購，車廠三年的造車歷史便告終結。

收購 SIAD的，正是一群以史特勒為首的意大利商人，他們集資 500,000里拉從亞歷山大手上將 SIAD接收，由1910年 6月 24日起正式將名稱改為 Anonima Lombardo Fabbrica Automobili，簡寫成 ALFA。愛快車廠的歷史，就正式由這一群充滿熱誠的意大利人揭開。

平地一聲雷

由史特勒領導的愛快，在1910年便立即推出第一部車，一輛以 SIAD的劣質產品為基礎的新車，經完全徹底的改良成為一輛穩固、馬力充沛、制動出色的優秀汽車。負責當時兩台 24 匹 4.1 公升及 12 匹 2.4 公升引擎的設計是拜恩基及來自快意的設計師馬羅素，而經典的愛快標誌米蘭聖佐治十字徽章，亦第一次公諸於世，愛快的四葉標誌 Cloverleaf 亦開始被放在車架及引擎編號章上。愛快傳奇，由破舊立新的決心，不可磨滅的造車熱誠之下正式開始！

好東西自有識貨人，愛快的第一輛新車十分受歡迎。數年間愛快憑著新車，由面臨破產的車廠，發展成僱用 300 員工，年產 3500 輛汽車的車廠。再配合赛道上的輝煌成績，愛快名字開始揚名於車壇。



愛快早期賽車隊得獎無數。圖為三十年代安索法拉利管理愛快車隊時期的超級產品——雙引擎 P3。

ALFAROMEEO

愛快羅密歐歷史回顧²

Part 2

愛快羅密歐的引擎製作一向頂呱呱，其引擎的雄偉高吭聲浪，有著一種莫名的魅力。它在賽車場上屢奪殊榮，更是使人羨慕不已。

創新的引擎設計是愛快成功主要因素，除了第一代引擎仍用側置活瓣 (side valve) 之外，在1913年出現的6.1公升60匹馬力引擎，已經用上了頂置式活瓣 (OHV) 設計，而且採用兩條凸輪軸，通過挺桿來開關活瓣。1914年愛快更成功製成一台4.5公升雙頂凸輪軸 (DOHC) 的格蘭披治級賽車，可惜同年第一次世界大戰爆發，該車無緣在賽車場上亮相。

被羅密歐收購

1915年愛快廠被當時年僅三十九歲

的工業家尼古拉羅密歐 (Nicola Romeo) 收購。尼古拉羅密歐在米蘭開發的公司，原本從事生產採礦機械，因大戰關係，他們生產的可攜式壓縮機銷量大增，而收購愛快車廠，就是公司擴展的一部分。大戰期間，該廠房主要生產農業機械及飛機引擎，直至1918年，大戰結束，車廠正式易名為愛快羅密歐 (Alfa Romeo)，尼古拉羅密歐親自掌舵，專注製作高性能汽車，而同年設計師馬羅素亦返回車廠，新一頁車壇經典隨即揭開。翌年，首部冠以愛快羅密歐名字的賽車登場，然而這都是改裝自戰前的愛快產品，真正第一部愛快羅密歐是一輛名為G1的六汽缸豪華型汽車。

踏入二十年代，愛快開展了在賽車場上的光輝歲月，車隊在安素法拉利的管理下，獲獎無數，由他引薦的快意設

計師珍奴於1926年取代了馬羅素，更把賽車設計推向新高峰。

1931年，珍奴製作出一部2.3公升配超級增壓器直列八汽缸的8C-2300，並勝出當年的利曼大賽和格蘭披治大賽。1932年愛快更藉著P3勝出當年超過40項主要賽事。

在賽車場上威風八面的愛快，財政上卻遇上困難，尼古拉羅密歐於1930年退休，三年後公司股權落入一家由政府資助的公司，易名為「Societa Anonima Alfa Romeo」，並開始在拿破里廠房生產商用車輛及小型飛機。

1938年尼古拉羅密歐去世，同年第二次世界大戰爆發。愛快在波羅特的廠房兩度遭炮火洗禮，這家擁有8500員工的廠房，有三分之二被摧毀，幸好能在戰後快速復元。

戰後，愛快再度活躍於賽車場，憑著戰前的V16引擎及配超級增壓器的直8引擎，在格蘭披治賽及世界冠軍賽手賽上都取得壓倒性勝利。

走上量產之路

1950年，愛快推出四汽缸的1900型。它不僅是車廠在戰後的新產品，也標誌著愛快生產路線的重大改變，從過往昂貴的少量製作變成大眾化的量產形式。1954年，第一代的Giulietta面世而由此衍生而出的Giulia車系則在1962年出現，Giulia車系中包括至今還為人樂道的GTV和Spider。

雖然愛快從此走向量產形式，但超過半個世紀的賽車生涯，令這家車廠出產的每一輛車彷彿擁有天賦的賽車靈魂，雄偉高吭的引擎聲，強力的加速感，開著它，教人搞不清楚流著瘋血的，到底是車還是自己。



從少量生產到今時今日的大量生產模式，愛快那源自賽道上的熱血精神依舊可在今天的產品上找到。

ALFAROMEIO

愛快羅密歐歷史回顧

Part

3

80年代中期當愛快被快意(Fiat)收購，隨著母公司的策略，產品逐漸改為前輪化。

愛快在60年代主要生產Giulia車系，年紀稍長的車迷，相信必定記得，車系中的四門房車，1300c.c.採用了雙凸輪軸設計，能做出超過100mph的極速。開蓬車Spider，正是電影「畢業生」中德絲汀荷夫曼開往柏克萊撞燙的那部紅色跑車，這部由賓利法連拿設計，堪稱浪漫化身的愛快Spider，生產期長達三十年，最近才被新的Spider取代。至於Giulia GTV更是當年年青人的夢想，雖然到現在GTV已發展至第三代，不少人仍然認為Giulia GTV的線條最令人著迷。

1971年，廠方為了更一步將產品普及化，於是在拿波里的廠房開始生產一個名為Alfasud的車系，最大特色是採用前輪驅動，引擎是四汽缸水平對向式，其中的Sprint型，由喬治亞羅設計，性能出眾，於多個國家譽為70年代最佳性能小房車。

1972年，愛快達(Alfetta)車系出現，取代了Giulia車系，車系中有房車和房跑車，均屬前置引擎後

輪驅動，最大的特色是排檔箱被移到後軸之前，使車身重量分配平均，懸掛方面，採用前雙搖臂(Double wishbone aim)，後迪地安軸(de Dion anle)，這種懸掛模式堪稱為一代經典設計，愛快在整個70年代生產的後驅型號，都用上相同的設計，包括Alfetta的GT及後來發展出的GTV6，1976年的Giulietta，1979年的Alfasud，甚至在1985年紀念愛快75周年的75車系都屬同樣的設計。這種懸

掛提供的操控性能，正是愛快速所追求和享受的感覺。

前懸掛所用的雙搖臂，能在彎中有效地控制車輪的傾角(Camber Angle)，而後懸掛的迪地安軸，結構有點像後輪驅動常用的獨立懸掛，尾牙固定在車架底下，車軸透過兩對萬向接頭帶動後輪，但特別之處是兩個後輪卻被另一根固定軸相連。這個安排，既有獨立懸掛低(Unsprung Weight)的好處，也有非獨立懸掛車輪與地面經常保持垂直的優點，而且因它不是完全獨立，拐彎時車尾會有較急的滾動，車速高的時候，後輪會偏移而造成轉向，幫助車身更快地拐過彎角，這種「甩住去」感覺，也是迪地安後軸的一大特點。

可惜，80年代中期當愛快被快意(Fiat)收購，隨著母公司的策略，產品逐漸改為前輪化，受影響較小的是本來已經是前輪帶動的Alfasud，由它演變出來的33車系和最近的145，都保留一貫的水平對向引擎，只是設備、操控位置等作出改變，以迎合潮流。

反觀後驅的愛快，逐漸減少，1987年開始，以164為旗艦，那是和神寶9000，領先Thema合用一個地台的前輪帶動房車，164憑著優美的車身，精良的引擎，總算延續了愛快的魅力。這時沒有GTV，剩下的只有少量生產的Spider和75，1993年75更被前輪帶動的155取代，儘管廠方投下巨額金錢將155裝備成DTM賽道上的無敵戰神，而155所配備的兩公升雙火咀引擎也是貨真價實，絕無欺場，可惜這樣一輛前輪帶動的房車，不是愛快速心中的愛快，甚至令愛快速有點不快。

直至1995年，愛快開始生產擁有優秀操控性的第三代的GTV，愛快才藉此重拾昔日光輝。



GTV 三代同堂，見證了愛快三十年來的興衰。

