

FCA México: 'Historias de Alfa Romeo' Episodio Siete: Una revolución de formas y colores

- Ingenio y rigor, experiencia y coraje en la selección de materiales, un estilo que combina innovación tecnológica y creatividad: estos son los ingredientes del diseño del Tipo 33
- El diseño surgió del espíritu competitivo que anima cada creación de Alfa Romeo. Ese mismo espíritu ha dado como resultado tantas victorias en carreras y ha dado vida a dos "gemelos no idénticos": el 33 Stradale y el Carabo
- Diseñado por Franco Scaglione, el 33 Stradale es una síntesis de toda su experiencia técnica y creatividad: una obra maestra donde la innovación en el estilo se combina con la búsqueda de la aerodinámica y la funcionalidad
- Marcello Gandini de Bertone diseñó el Carabo, sus características futuristas y su atención al color y a la pintura lo convierten en el automóvil del mañana. Esa misma exploración cromática continúa con el Montreal
- Este año es el 50 aniversario de Montreal. Presentado en 1967 en un verde poco convencional, representaba la "aspiración más alta del hombre moderno en términos de automóviles"

June 3, 2020, Ciudad de México - Para la marca Alfa Romeo, la década de los sesenta y setenta estuvo marcada por vehículos sofisticados y mucha creatividad al momento de dibujar los trazos de la carrocería. Autodelta sentó las bases en el deporte motor y al mismo tiempo, el laboratorio para autos de calle de alto desempeño. Las casas de diseño como Bertone, le dieron a la firma italiana un toque de "alta costura", un valor agregado muy apreciado por los clientes.

El auto como señal de los tiempos

Faros para "ojos", la parrilla delantera para una "boca", el frente para su "cara" - y, por supuesto, el automóvil su "cuerpo", con "hombros" y "caderas" trazadas por las salpicaderas. Estas similitudes antropomórficas todavía se usan hoy en día. ¿Cómo surgieron y por qué? Los primeros autos fueron verdaderos "carruajes sin caballos", sin adornos específicos. Desde la década de 1930, los "carroceros" (un nombre que permanece hasta nuestros días) se han convertido en expertos en carpintería metálica.

Las piezas de la carrocería se moldeaban a mano, directamente sobre un marco de madera, creando modelos genuinamente únicos con líneas redondeadas y sensuales que parecen perseguir un ideal orgánico.

A medida que evolucionó la producción industrial, las formas tendieron a simplificarse, porque el equipo de moldeado de esa época no permitía tanto refinamiento y tridimensionalidad. En un momento, a fines de la década de 1960, las dos inspiraciones estilísticas divergieron notablemente.

La diferencia entre un "auto antropomórfico" y el "auto del mañana" está tangiblemente representada por los 33 Stradale y Carabo, dos modelos Alfa Romeo desarrollados a partir de la misma base técnica.

Dibujando en la misma plataforma

El 33 Stradale y el Carabo no podrían ser mucho más diferentes. El primero, como un atleta retratado en medio de la competencia; el otro, con líneas rectas y ángulos marcados, destinados a captar la esencia de la movilidad y empujarla hacia el futuro. Mucho más que dos interpretaciones, estos son dos mundos diferentes.

La base técnica compartida de estos dos autos es la síntesis de 50 años de experiencia en carreras en Alfa Romeo. Planificación ingeniosa y rigurosa, experiencia y coraje en la selección de materiales, un estilo que combina la innovación tecnológica y la creatividad: estos son los ingredientes del diseño del Tipo 33.

El deseo de competir

Todo esto surge del deseo de competir, uno que nunca ha disminuido. En 1964, Giuseppe Luraghi, el entonces Presidente de Alfa Romeo, sintió que era hora de un regreso oficial. Para recrear el Racing Team, adquirió Autodelta, una compañía de Udine que ya era un socio privilegiado en la producción del TZ. Junto con Autodelta, Carlo Chiti, que trabajó en Portello de 1952 a 1957, también regresó a Alfa Romeo, asumiendo el papel de jefe del equipo oficial.

En el mismo año, comenzó el proyecto 33. Luraghi le pidió a su equipo un automóvil que pudiera competir en las "clases del momento" por el éxito del público y la atención de los medios: el Campeonato Mundial de Autos Deportivos y las contrarreloj.

Autodelta

A mediados de la década de 1960, Autodelta se mudó a Settimo Milanese, más cerca de la planta de Alfa Romeo, pero sobre todo a la pista de pruebas de Balocco.

El primer cuadro Tipo 33 diseñado por Alfa Romeo llegó a los talleres de Autodelta en 1965. Tiene una estructura tubular asimétrica en "H", hecha de aleación de aluminio, con tanques de combustible integrales internos. En el panel frontal, una estructura de magnesio proporciona un soporte óptimo para la suspensión delantera, radiadores, dirección y pedales.

El motor y la transmisión están montados longitudinalmente en una posición central trasera. La carrocería está hecha de fibra de vidrio, para limitar la masa total del automóvil a 600 kg, el peso mínimo reglamentario. Una vez más, la ligereza es el arma secreta de Alfa Romeo.

Victoria en el Campeonato Mundial de Marcas de 1975 y 1977

Los cortos plazos de desarrollo no fueron realistas para un proyecto tan ambicioso (e innovador). Pasarían casi dos años antes de que el 33 estuviera listo para competir. Para las primeras pruebas, el automóvil adoptó el TZ2 de 1, 570 cm³ de 4 cilindros; mientras tanto, se desarrolló un motor completamente nuevo, con una configuración en "V" de 8 cilindros, dos litros de desplazamiento y una potencia de 230 Hp en su debut.

Los primeros 33 en correr fueron apodados de inmediato "Periscopica", por la entrada de aire que sobresale por encima de la barra antivuelco. La carrera contrarreloj en Fléron, cerca de Lieja, fue elegida para su debut. El conductor era el probador principal en Autodelta, Teodoro Zeccoli. Después de años de meticulosa preparación, los 33 ingresaron al mundo del automovilismo el 12 de marzo de 1967. Sus victorias comenzaron de inmediato, en el primero de una larga serie de victorias en los circuitos más prestigiosos. Esta serie de victorias, incluso en los Campeonatos Mundiales de Marcas de 1975 y 1977, convirtieron a los 33 en líderes mundiales.

El aristócrata florentino que quería ser diseñador

Cuando Alfa Romeo decidió producir el 33 en números muy pequeños para clientes, necesitaba un nuevo aspecto para llevar su carácter deportivo a las calles. El proyecto fue encomendado a Franco Scaglione.

Nacido en Florencia en una antigua familia aristocrática, Scaglione estudió ingeniería aeronáutica hasta que fue reclutado en el ejército. Luego se dirigió al frente libio y fue hecho prisionero en Tobruk. Regresó a Italia a fines de 1946. Decidido a no reanudar sus estudios, decidió convertirse en diseñador de automóviles: primero con Pinin Farina, luego con Bertone y finalmente trabajando como freelance.

Scaglione puso toda su experiencia técnica y audacia creativa en el diseño del 33 Stradale, lo que resultó en una obra maestra, donde la innovación en el estilo se combina con la búsqueda de la aerodinámica y la funcionalidad.

33 Stradale

El cofre del 33 Stradale se abre completamente para mejorar el acceso a los componentes mecánicos. Por primera vez en un automóvil "legal en la calle", sus puertas tipo "alas de gaviota" facilitan el acceso a un vehículo que se eleva a menos de un metro del suelo.

Las únicas diferencias con la versión de la pista son la extensión de la distancia entre ejes en 10 centímetros y un marco de acero en lugar de uno de aluminio. El motor es el mismo que en el Tipo 33, hecho completamente de

aleaciones de aluminio y magnesio, con inyección mecánica indirecta y lubricación por cárter seco. La distribución se realiza mediante doble árbol de levas a la cabeza, con dos válvulas y dos bujías por cilindro. En un automóvil tan liviano, sus 230 Hp significan que puede alcanzar una velocidad máxima de 260 km/h, con una aceleración de 0 a 100 km/h de 5.5 segundos.

El evento de estreno en Monza

El automóvil se lanzó oficialmente en el Salón del Automóvil de Turín de 1967, pero se había presentado unas semanas antes a una entusiasta audiencia de expertos. El 10 de septiembre de 1967, durante el Gran Premio de Italia, la novena ronda del Campeonato Mundial de Pilotos de Fórmula Uno, se celebró en Monza. Ese GP pasó a la historia por el regreso épico de Jim Clark contra Jack Brabham, y por el debut de uno de los autos deportivos más bellos de la historia. En el lanzamiento, el 33 Stradale era el auto deportivo más caro del mercado, luego se vendía por casi 10 millones de liras italianas, en comparación con los 6-7 millones de sus rivales más cercanos. Solo se produjeron 12 modelos con carrocería Scaglione. Sus compradores estaban haciendo la inversión de sus vidas: hoy son prácticamente invaluable.

La nave espacial

El 33 Stradale representa el apogeo del concepto de un "auto antropomórfico". Pero la búsqueda del estilo también ha llevado a Alfa Romeo en otras direcciones. La idea de un "auto del futuro", análogo a una nave espacial, se manifestó en la década de 1950 por el "Disco Volante" ("Platillo Volador") diseñado por Touring: un Spider, fruto de la investigación aerodinámica avanzada, con salpicaderas redondas unidas al cuerpo bajo y elegante del automóvil.

En el Salón del Automóvil de París de 1968 se presentó un "automóvil de ensueño", que representa la evolución de esta idea radical: el Carabo, diseñado para Bertone por Marcello Gandini, que entonces tenía solo 30 años.

Un gemelo no idéntico: el Carabo

El Carabo se basó en la mecánica del 33 Stradale, utilizado en ese momento por otros diseñadores para piezas únicas como Iguana de Giorgetto Giugiaro, el 33 Special Coupé, el Cuneo de Pininfarina y el Navajo de Bertone. La altura era la misma, pero las líneas redondeadas habían desaparecido por completo. Todo en el Carabo está bien definido, desde el diseño de cuña hasta sus puertas de "tijera". El nombre Carabo se inspiró en el Carabus Auratus, un escarabajo de colores metálicos brillantes. Los mismos tonos se utilizan para la carrocería del automóvil: verde luminiscente con detalles en naranja.

A partir de entonces, Alfa Romeo comenzó a prestar especial atención a los colores extravagantes y las técnicas especiales de pintura, para resaltar aún más la singularidad de la marca. Esa misma exploración cromática continúa con el Montreal.

Montreal

En 1967, naciones de todo el mundo llevaron sus mejores logros técnicos y científicos a la Exposición Internacional y Universal en Montreal. Se le pidió a Alfa Romeo que creara un símbolo tecnológico para la Expo, un modelo para representar "la aspiración más alta del hombre moderno en términos de automóviles". Satta Puliga y Busso solicitaron asistencia de Bertone, que encargó a Gandini el diseño de la carrocería y los interiores.

El resultado fue un éxito rotundo. Los visitantes norteamericanos apreciaron mucho la elegancia y el contenido del automóvil. A raíz del consenso público, se desarrolló una versión de producción, que se presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra en 1970. A diferencia del concepto original, este Montreal tiene un motor V8 basado en el Tipo 33, elevado a una capacidad de 2.6 litros y limitado a 200 Hp. El modelo impresiona con su extraordinaria gama de colores, tanto pasteles como metálicos: desde el verde (utilizado anteriormente en el auto de exhibición para la Expo) hasta el plateado y desde el naranja hasta el dorado.

La exploración cromática es una tradición de Alfa Romeo, que se revisará en los próximos episodios de las 'Historias de Alfa Romeo'. La misma tradición también continúa hoy, en la nueva paleta de colores de carrocería que se ofrecen: Red Villa d'Este, Ochre GT Junior y Montreal Green. Estos tonos están inspirados en los 110 años de historia de la marca y están dedicados a algunos de sus modelos más destacados.

-###-

Additional information and news from Stellantis are available at: <https://media.stellantisnorthamerica.com>