

FCA México: 'Historias de Alfa Romeo' Episodio Ocho: Diseño, deportividad e innovación

- Un millón de personas en los concesionarios en su lanzamiento y más de 680,000 unidades vendidas: estadísticas que establecen al 156 como uno de los mayores éxitos de Alfa Romeo
- Presentado en 1997, el 156 se ganó rápidamente a clientes y críticos, conquistando el importante premio "Auto del año" en 1998
- El 156 revivió la investigación cromática de colores, aspectos distintivos de los modelos Carabo y Montreal
- Desde el punto de vista técnico, el 156, que cambió las reglas del juego, presentó innovaciones que lo transformaron en un nuevo tipo de automóvil deportivo, combinando potencia, ligereza y control: características eternas del ADN de Alfa Romeo
- Precioso, emocionante y un ganador nato: en 10 años de campeonatos de Gran Turismo ganó 13 títulos

June 10, 2020, Ciudad de México - Casi un millón de personas visitaron los concesionarios el primer domingo de "puertas abiertas". Más de 100,000 pedidos en unos pocos meses. Ventas totales de 680,000 entre 1997 y 2005. Estas cifras hacen del 156 uno de los modelos Alfa Romeo más exitosos de la historia.

Un sedán con corazón deportivo

El 156 fue presentado a la prensa internacional en 1997 en el Centro Cultural de Belém en Lisboa. Las intenciones de la compañía se declararon claramente: crear un sedán que combinara la excelencia del estilo y un comportamiento dinámico impecable, con un equilibrio perfecto entre desempeño y manejo. Una fórmula de producto 100% Alfa Romeo. El objetivo era muy ambicioso, y el resultado fue uno de los mejores autos con tracción delantera de todos los tiempos.

Alfa Romeo y tracción delantera

Tradicionalmente, los primeros automóviles se fabricaron con tracción trasera, pero desde el principio, la hipótesis de la tracción delantera fascinó a los diseñadores. La idea apareció en las mentes de Alfa Romeo en el primer período de posguerra. Satta Puliga y Busso se habían convencido del potencial de esta solución, y comenzaron un programa de desarrollo que tenía como objetivo hacer del 1900 el primer sedán de tracción delantera de la marca.

Sin embargo, la compañía decidió ir en una dirección diferente: a principios de la década de 1950, se consideró la idea de crear un Alfa Romeo más pequeño, con tracción delantera, lo que condujo a estudios de varios tipos de sistemas de propulsión.

Sin embargo, ninguno de estos proyectos alcanzaría la fase de industrialización. Pero la decisión solo se retrasó. Alfa Romeo decidió ampliar su gama con un modelo un poco por debajo del Giulietta: un modelo compacto de alto desempeño para aumentar las ventas.

En cambio, el nuevo proyecto fue confiado a Rudolf Hruska, el "padre" de las diversas versiones de Giulietta. Alfa Romeo le encargó llevar a cabo una doble responsabilidad: diseñar simultáneamente tanto el nuevo auto como la fábrica donde se construiría. Así nació el Alfasud, el primer modelo de tracción delantera de Alfa Romeo.

Alfasud fue uno de los casos poco frecuentes en los que una fábrica de automóviles está diseñada y construida para producir un modelo específico. El automóvil no tenía restricciones técnicas para respetar, además de ser fiel a sus objetivos de producto.

"Obviamente tenía que ser un tracción delantera. Y tenía que ser un subcompacto de lujo, un automóvil de 5 plazas con una cajuela muy grande ". Así Rudolf Hruska describió el proyecto unos años más tarde.

Se prefiere el motor "boxer" de 1.2 litros (cilindros opuestos) al de 4 cilindros en línea, porque es más bajo y más adecuado para un perfil aerodinámico. La carrocería sin precedentes de "dos volúmenes" fue creada para mejorar el acceso a la cajuela, con un volumen de 400 litros gracias a que el tanque de combustible se colocó debajo del asiento trasero. Esto dio lugar a un enfoque innovador, funcional y seguro que fue inmediatamente imitado por otros fabricantes.

Alfasud fue el primer pedido importante asumido por Giorgetto Giugiaro y demostró ser un gran éxito comercial. Para respetar todas las limitaciones de espacio y tamaño, el joven estilista inventó la característica "cola alta" y la conectó al frente aerodinámico a través de una línea simple y aerodinámica.

Alfasud entró en producción en 1972, el año en que la producción de la marca superó el millón de ejemplares desde su fundación. Por sí mismo, Alfasud casi igualó este récord, con 900,925 unidades producidas entre 1972 y 1984 (sin mencionar las versiones Sprint). Se convirtió en el Alfa Romeo más vendido de la historia.

De la racionalización de la producción a la centralidad de la marca

En 1986, el Istituto per la Ricostruzione Industriale (propietario estatal de Alfa Romeo desde 1933), vendió la marca al Grupo Fiat y, como en todos los procesos de integración industrial, los primeros años se dedicaron principalmente a la racionalización de las cadenas de producción y suministro.

En la década de 1980, la consigna para todos los fabricantes de automóviles era "sinergias". El proceso y el producto se estandarizaron cada vez más. Muchos componentes fueron compartidos por razones de costo. Los diseñadores se vieron obligados a respetar las restricciones rígidas (como el tamaño de las puertas), que sofocaron la creatividad.

En los años siguientes, estas reglas se minimizaron. A los clientes no les gustó la homologación excesiva y comenzaron a buscar autos con más estilo. La personalidad de la marca retomó su importancia perdida, influyendo en las elecciones públicas. Este punto de inflexión cambió la historia del diseño de automóviles de principios de siglo.

Conducción deportiva, alto rendimiento, innovación y estilo

Para Alfa Romeo, esto significó un regreso a sus orígenes. El primer gran paso para relanzar las características distintivas de la marca fue revivir a Alfa Corse, el glorioso equipo de carreras donde el joven Enzo Ferrari había dado sus primeros pasos. En 1993, el 155 GTA participó en el DTM, el campeonato de turismo en Alemania, conducido por Nicola Larini, quien ganó al terminar primero en 11 de las 20 carreras, llevando a Alfa Romeo al primer escalón del podio de Nürburgring por primera vez.

La contribución del diseño fue primordial. El 164 de 1987, el primer buque insignia de la marca con tracción delantera, fue diseñado por Pininfarina ... pero a partir de ese momento, el papel del Centro Stile Alfa Romeo interno se hizo cada vez más importante.

En Arese, las tecnologías cambiaron, las personas cambiaron y el proceso cambió. Se introdujeron nuevos sistemas asistidos por computadora para el diseño y la creación de prototipos. El equipo de Centro Stile se integró con las plataformas de diseño y también participó en elecciones tecnológicas; después de todo, lo funcional también debe ser hermoso, y viceversa. La forma y la sustancia siempre van juntas: esa es la "belleza necesaria" de Alfa Romeo.

Diseñando una nueva gama

El Centro Stile creó no solo el estilo de un modelo ... diseñó una gama completa. Y unos años después, el sueño se hizo realidad. En 1995, la marca trajo un modelo original de dos volúmenes (el 145) al segmento "C", y al año siguiente se le unió la versión de dos volúmenes y medio (el 146). Le siguieron los autos deportivos GTV y Spider, creados en colaboración con Pininfarina. Pero el verdadero punto de inflexión llegó con el 156.

El estilo del 156 fue una extraordinaria combinación de fuerza, innovación y sofisticación. El escudo frontal recuperó su dominio y proyectó sus líneas en el cofre. Visto desde el frente, las salpicaderas parecían "sujetas a las ruedas" al ras de la carrocería, irradiando fuerza y agarre a la carretera.

La relación entre las superficies de vidrio y metal se parecía más a un coupé que a un sedán. Las manijas de las

puertas traseras desaparecieron, se integraron casi de manera invisible con los marcos de las ventanas, y los flancos limpios resaltaron el perfil elegante y dinámico del automóvil. "Parece estar moviéndose incluso cuando está detenido", comentó el diseñador Walter de Silva.

El 156 volvió al tipo de investigación cromática previamente vislumbrada en el Carabo y el Montreal. Los diseñadores de Alfa Romeo encontraron inspiración en la colección del Museo, en el mismo edificio donde está hoy: observando el color del 8C 2900 B de 1938, inventaron el azul "Nuvola", obtenido con un efecto de mica de múltiples capas que dotó al automóvil de espectaculares destellos.

Deportividad avanzada

El 156 era un automóvil asombroso desde un punto de vista técnico también. Se les pidió a los diseñadores que desarrollaran el concepto de "deportividad avanzada" combinando potencia, ligereza y control. Esta siempre ha sido la fórmula que expresa la conducción de Alfa Romeo.

Para lograr este objetivo, se introdujeron nuevos materiales (por ejemplo, magnesio y aceros ligeros), se diseñaron sistemas de suspensión altamente refinados, y se prestó especial atención al ajuste mecánico para mejorar el desempeño, así como el comportamiento dinámico.

El 156 convenció a todos: fue el sedán más emocionante de conducir de su época. La versión deportiva fue ganadora: en 10 años de campeonatos de Gran Turismo ganó 13 títulos.

El nacimiento del "common rail"

En el lanzamiento había seis motores. El Busso V6 fue acompañado por tres variantes "Twin Spark", que por primera vez combinaron doble encendido (una tecnología utilizada anteriormente por Giuseppe Merosi en 1914) con cuatro válvulas por cilindro.

Según la lógica del mercado europeo de la época, la gasolina era el combustible predominante; pero estas reglas estaban a punto de cambiar. Y fue Alfa Romeo quien lanzó la revolución: el 156 fue el primer automóvil en el mundo en lanzar el motor a diésel con un sofisticado sistema de inyección denominado "common rail".

Los periodistas que probaron las versiones 1.9 y 2.4 JTD en Lisboa se sorprendieron: por primera vez, los motores a diésel ofrecían desempeño, refinamiento y comodidad al nivel de las motorizaciones a gasolina.

"Auto del año"

El 156 ganó los corazones del público y la crítica, y en 1998 fue acreedor al premio internacional "Auto del Año" por primera vez.

Su hermano menor, el 147 (que compartía no solo el "sentimiento familiar" estilístico sino también la base, la suspensión y los motores) siguió unos años más tarde, ganando el mismo premio en 2001.

-###-

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