

FCA MEXICO: 'Historias de Alfa Romeo' Episodio Nueve: 8C Competizione, homenaje a la tradición con un ojo puesto en el futuro

- El 8C Competizione marcó tanto un regreso a las raíces de Alfa Romeo como un laboratorio para el futuro
- El mundo del automovilismo admiraba la nueva joya de Alfa Romeo: "Se llama 8C, y creo que es simplemente el auto más hermoso jamás construido", dijo Jeremy Clarkson, de la BBC
- El 8C Competizione resumió la esencia de Alfa Romeo: "8C" evoca los modelos de "ocho cilindros" de la década de 1930 y el "Competizione" de la década de 1950, ganador en Le Mans y Mille Miglia
- Historia de la marca actuando como inspiración estilística: 8C celebró los generosos volúmenes Alfa, las líneas limpias y todas las características distintivas de la marca
- El 8C Competizione se convirtió en una referencia natural para los modelos que vinieron más tarde, incluidos los automóviles de grandes series como MiTo y Giulietta, así como los de producción limitada como el 4C, un superdeportivo compacto, tecnológico y sensual
- El 8C levantó 1,400 pedidos a pocas semanas de su presentación mundial, sin embargo, solo se ensamblaron 500 copias numeradas que se vendieron mucho antes de entrar a la línea de producción

June 17, 2020, Ciudad de México - El 8C Competizione: un retorno a las raíces y un laboratorio para el futuro. Fue creado en medio de un profundo proceso de reorganización en el sector automotriz mientras se preparaba para enfrentar el nuevo milenio ... y se convirtió en el estandarte en torno al cual Alfa Romeo redefiniría su identidad y valores, un punto de partida estilístico y técnico para la planificación futura de productos.

Entre pasado y futuro

A principios de 2006, Sergio Marchionne dio la señal para lanzar la industrialización y la producción en serie de un "concept car" que había despertado gran emoción en el Salón del Automóvil de Frankfurt de 2003. El Alfa Romeo Centro Stile de Wolfgang Egger y las instalaciones de diseño de la compañía redefinieron los trazos originales en solo ocho meses. Presentado en su versión definitiva en el Salón del Automóvil de París 2006, el 8C levantó 1,400 pedidos a nivel mundial en unas pocas semanas, y las 500 copias numeradas planeadas se agotaron mucho antes de ser producidas.

La esencia de Alfa Romeo

La historia del 8C Competizione comienza con su nombre: "8C" se refiere a los autos de ocho cilindros diseñados por Vittorio Jano, autos que en la década de 1930 ganaron carreras en todo el mundo (cuatro victorias seguidas en Le Mans y tres en la Mille Miglia); "Competizione", por otro lado, era el nombre del 6C 2500 que condujo Juan Manuel Fangio en la Mille Miglia de 1950.

Creado para sintetizar y relanzar la quinta esencia de Alfa Romeo, el 8C hizo eco de temas técnicos apreciados por la marca desde el principio:

- Ligereza, mejorada por el "marco doble" y por el uso de aluminio, titanio, carbono y materiales compuestos.
- Equilibrio de peso gracias a que el motor estaba colocado detrás del eje delantero, mientras que la transmisión se situaba en la parte posterior.
- Precisión de conducción, refinada aún más mediante el uso de sistemas de suspensión con brazos transversales dobles en ambos ejes.

El 8C contaba con un motor generoso (un V8 de 4.7 litros que entregaba 450Hp), y marcó el regreso de la caja de

cambios colocada en el eje trasero, una solución común en diversos Alfa Romeo de la década de 1990. El resultado fue un automóvil con una relación peso/potencia óptima, capaz de alcanzar los 100 km/h desde parado en 4.2 segundos.

Un homenaje a la historia del diseño de automóviles

"Se llama 8C, y creo que es simplemente el auto más hermoso jamás construido", así lo describió Jeremy Clarkson, presentador del programa "Top Gear" de la BBC.

El cofre parecía morder el asfalto. Su perfil era suave y sinuoso. Un corte horizontal une los pasos de rueda, uniéndolos a la forma "muscular" de las salpicaderas traseras. La ventana posterior estaba envuelta por las columnas, que se extendían hacia atrás armónicamente.

Sus "ojos" eran herencia del 33 Stradale, ligeramente más altos que la línea del cofre; la parte trasera recordaba la del Giulietta SZ 1961, el primer "Coda Tronca" en la historia del automovilismo; las luces traseras circulares fueron un homenaje a Giulia TZ, otro rey de los circuitos. El 8C jugó fascinantes encuentros con el pasado, como si Alfa Romeo Centro Stile estuviera rindiendo homenaje a toda una era del diseño de automóviles.

Ciencia y creatividad

Desde la década de 1930, los diseñadores y carroceros comenzaron a mejorar el coeficiente aerodinámico, como la clave para hacer que sus autos de carreras fueran más competitivos.

El primer paso fue incorporar suavemente elementos externos, como salpicaderas y faros, dentro del perfil de la carrocería. Luego desarrollaron formas cada vez más suaves, más conectadas y aerodinámicas.

Este fue un desafío para estimular la imaginación de grandes diseñadores, convencidos, naturalmente, de que todo lo que es hermoso también debe ser eficiente. Desatando su creatividad y habilidades, fabricaron algunos de los autos más bellos y exitosos jamás fabricados. Y muchos de ellos eran modelos de Alfa Romeo.

El 8C Competizione tomó los autos de ese período como inspiración, y los celebró por la audacia de sus volúmenes, sus líneas limpias y su enfoque en las características distintivas de la marca del pasado.

El trilobo Alfa Romeo

La vista frontal de un Alfa Romeo es inconfundible: todos reconocen instantáneamente el escudo central y las dos tomas de aire horizontales a cada lado. Esta combinación (quizás la "cara" más famosa en el mundo de los automóviles) se llama trilobo y se identificó en la década de 1930.

Antes de eso, había poco espacio para el estilo: la "boca" de un automóvil consistía en un radiador rodeado por faros y (a veces) protegido por una rejilla. Pero tan pronto como las formas comenzaron a suavizarse, apareció el escudo de Alfa Romeo, y cuando se hizo demasiado pequeño para enfriar motores cada vez más potentes, las dos tomas de aire laterales hicieron su debut y los entusiastas inmediatamente le llamaron "el bigote".

El trilobo, anteriormente modesto, fue adoptado oficialmente como un símbolo de marca a partir del 6C 2500 Freccia d'Oro. Como todos los símbolos, evolucionó con el tiempo, reflejando gustos y modas, pero siempre se mantuvo único e inconfundible. Era sinuoso e imponente en 1900, más delgado en Giulietta. Era aerodinámico y tenso en Giulia, angular y casi perfectamente equilátero en los años setenta y ochenta. Era minimalista y estilizado en la década de 1990, pero con el 156 y el 8C volvió a su papel principal natural, que desde entonces ha mantenido en todos los modelos recientes.

El legado de la 8C Competizione

El 8C Competizione resumió los cánones más clásicos del estilo Alfa Romeo, y se convirtió en una inspiración natural para todos los modelos posteriores, incluso para modelos de grandes series como MiTo y Giulietta.

Pero el 8C también tenía un pariente cercano: un "hermano menor", el 4C, un superdeportivo compacto tecnológico y sensual, claramente relacionado con el 8C, pero sin tener que soportar la carga de ser una edición limitada.

Con el 4C, Alfa Romeo regresó al mercado deportivo compacto al ofrecer materiales de vanguardia y soluciones

tecnológicas, combinadas con la máxima ligereza y extraordinarias cualidades dinámicas.

Alfa Romeo 4C

Los diseñadores de Alfa Romeo decidieron no maximizar la potencia, sino que mantuvieron el peso bajo: poco más de 1,000 kilos para una relación peso/potencia de menos de 4 kg/Hp. Dos valores que garantizan la máxima agilidad y un desempeño emocionante.

También se utilizaron elementos de poliéster y fibra de vidrio para lograr la ligereza deseada. Pero el componente más innovador fue el monocasco tipo "cuna", completamente en fibra de carbono y fabricado con tecnología derivada de la Fórmula 1. El material, compuesto de fibras unidireccionales, fue preimpregnado con una resina especial antes de ser sometido a un proceso conocido como "cocción": con este tratamiento, la "cuna" se podía hacer en una sola pieza, sin ensamblar, y podía realizar perfectamente sus tareas estructurales a pesar de tener un peso de sólo 65 kilos.

El motor 4C también era ultraligero: un motor turbo de cuatro cilindros en línea y 1,750cc, totalmente fabricado en aluminio, que generaba hasta 240Hp. Para garantizar una distribución óptima del peso, se colocó en una posición trasera transversal. La caja de cambios utilizaba un sistema de doble embrague en seco.

Los sistemas de suspensión eran notablemente deportivos: triángulo delantero de doble superposición, con un conjunto de amortiguador de resorte fijado directamente al monocasco, y una evolución del clásico sistema McPherson en el eje trasero.

El 4C alcanzó una velocidad máxima de más de 255 km/h, con una aceleración sorprendente: de 0 a 100 km/h en 4.5 segundos.

-###-

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