



belleza necesario

Con 13 años asistí a una exposición de Alfa Romeo llamada "La belleza necesaria". Allí tuve la ocasión de ver en vivo espectaculares diseños que hasta entonces sólo había visto en fotografías. El Disco Volante es uno de los coches que allí estaba expuesto y hoy, unos años más tarde, he tenido la oportunidad de conducirlo en Balocco.

Texto: Gerard Farré
Fotos: Manu Lozano

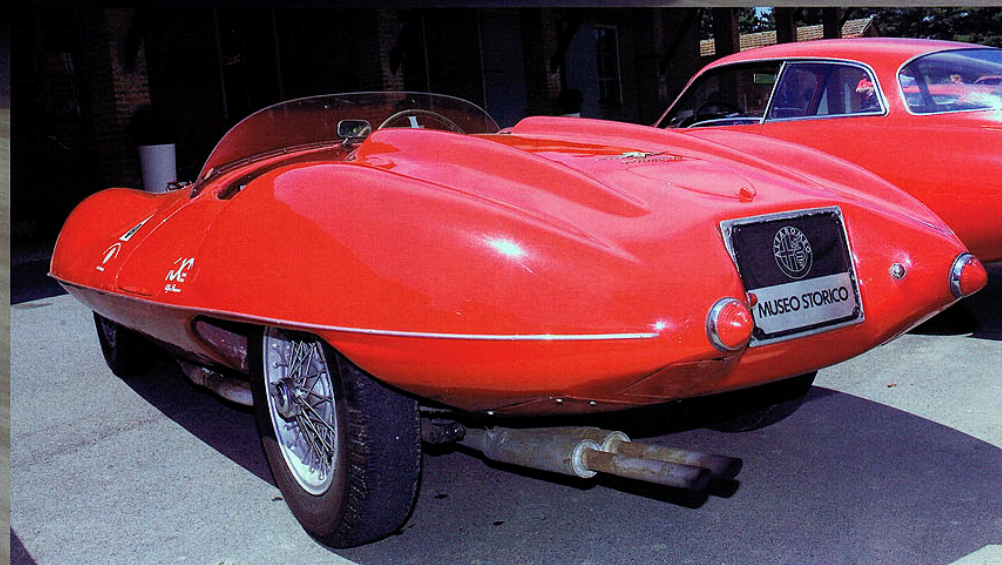


Bien es cierto que en la jornada de pruebas que Alfa Romeo organizó en Balocco el coche más fácil de conducir y a la vez gratificante fue el Giulia TI Super. No obstante en segunda posición de un hipotético ranking de coches usables deberíamos encontrar el 1900 C52 Disco Volante Spider de 1952. A simple vista sus líneas de otro mundo parecen avisar que estamos ante un objeto caído del cielo que puede levitar y salir volando. Para nada se trata de un deportivo bello a la vez que agradable de conducir.

Este deportivo único bien merecería estar expuesto eternamente en un museo. Para esculturas ya hay una del Disco Volante realizada en bronce que el Registro Italiano Alfa Romeo –club italiano Alfa con más de 50 años y apoyado directamente por la marca– entregó a la ciudad de Milán en uno de los actos del Centenario de la marca. Una joya del diseño instalada frente a la entrada principal del recinto ferial de Milán.

La belleza de esta carrocería esculpida por Carrozzeria Touring es atemporal. Su forma de platillo volante, es precisamente lo que le da nombre. No obstante, se trata de un coche de competición, más concretamente un coche experimental proyectado para explorar nuevas soluciones en competición. Como tal merece ser conducido rápido y en circuito. Nosotros no somos quién para negarnos este placer así que abrimos su pequeña portezuela derecha y saltamos a su diminuto interior, lo ponemos en marcha y salimos. Mientras que el habitáculo del posterior 6C 3000 CM era tan estrecho que apenas podía encajar mi pierna derecha entre el volante y el túnel central, el interior del Disco Volante se presenta espacioso y cómodo. La protección aerodinámica del C52 también es mejor dado que cuenta con un parabrisas panorámico en lugar de dos pequeñas cúpulas como es el caso del 6C. La posición de conducción es bastante elevada con lo que el parabrisas tampoco te salva demasiado del viento.

EN ESTAS OCASIONES LO MEJOR ES DISFRUTAR AL VOLANTE, SI TRATAS DE IR DEMASIADO RÁPIDO LO ÚNICO QUE PUEDES LOGRAR ES SUFRIR Y TENER UN SUSTO INNECESARIO. CIRCULANDO A VELOCIDADES RELATIVAMENTE COMUNES HOY EN DÍA Y SIN APENAS PROTECCIÓN CONTRA EL VIENTO TIENES LA SENSACIÓN DE QUE ESTÁS RODANDO A 300 KM/H.



EN LAS LARGAS JORNADAS DE PRUEBAS QUE SE LLEVARON A CABO EN EL CIRCUITO DE MONZA, EL DISCO VOLANTE ALCANZÓ UNA VELOCIDAD PUNTA DE 220 KM/H. ALFA DECIDIÓ INSCRIBIRLO EN LAS 24 HORAS DE LE MANS CON JUAN MANUEL FANGIO, FROILÁN GONZÁLEZ Y FRANCO CORTESE. POR RAZONES QUE TODAVÍA HOY SE DESCONOCEN EL EQUIPO NO SE PRESENTÓ Y EL COCHE JAMÁS CORRIÓ.

Ficha técnica

ALFA ROMEO 1900 CS2 DISCO VOLANTE SPIDER

MOTOR

Tipo: 4 cilindros en línea, 8 válvulas
Cilindrada: 1.997 cc
Diámetro x carrera: 85 x 88 mm
Relación de compresión: 8,7:1
Potencia: 158 CV a 6.500 rpm
Alimentación: 2 carburadores

TRANSMISIÓN

Tracción Trasera
Cambio: Manual de 4 velocidades

CHASIS

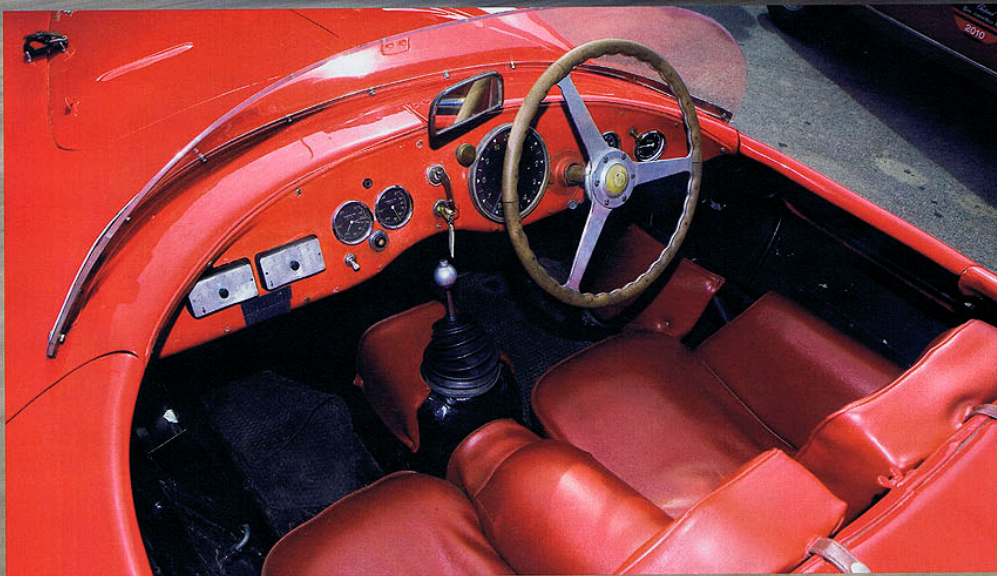
Tipo: Tubular
Suspensión delantera: Dobles brazos
Suspensión trasera: Eje rígido
Frenos: Tambores

DIMENSIONES

Longitud: 3.950 mm
Ancho: 1.700 mm
Alto: 1.064 mm
Batalla: 2.220 mm
Vías del./tras.: 1.235/1.200 mm
Peso: 735 kilos

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 225 km/h
Unidades fabricadas: 1 (1952)

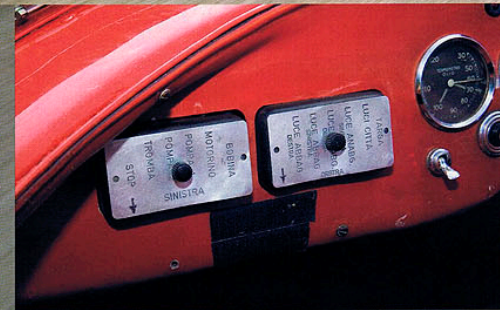


Una vez te deslizas por el espacio que te deja la portezuela del lado derecho te encuentras con un habitáculo relativamente amplio y confortable, para ser un coche de carreras. La posición al volante es muy cómoda e invita a pasarlo bien.

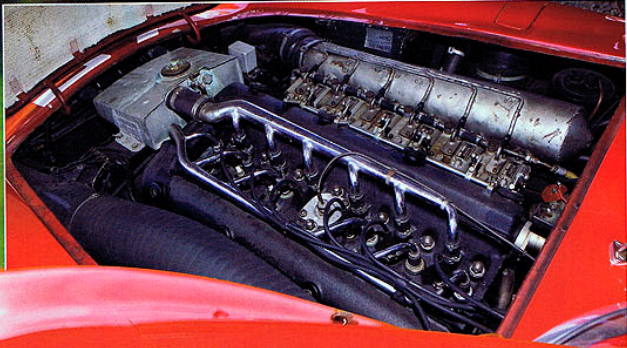
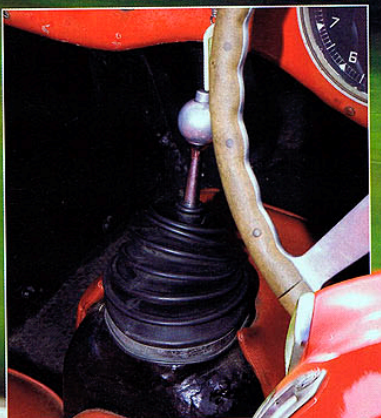
El motor gira muy redondo en casi toda la franja de revoluciones. Se trata de un propulsor muy equilibrado que dispone de un bloque realizado en aluminio. Este cuatro cilindros en línea cuenta con una cilindrada de 1.997 cc y está alimentado por dos carburadores Weber de doble cuerpo que le permiten alcanzar una potencia máxima de 158 CV a 6.500 rpm. Si este dato lo combinamos con un peso total de 735 kilos daremos con una relación peso/potencia de 4,6 kg/CV, un valor bastante bueno. El chasis multi-tubular ofrece una mayor rigidez torsional que la de los chasis de travesaños que Alfa usaba antes del Disco Volante. Además de esta mejor estabilidad, debemos destacar la forma progresiva en la que el motor entrega su potencia. Otro elemento que me sorprendió gratamente fue el funcionamiento del cambio, el mejor de todos los coches que Alfa Romeo nos dejó probar, casi a la par con el Giulia TI Super. Se trata de una caja manual de cuatro relaciones que dispone de una palanca situada a la izquierda de la posición de conducción que goza de un guiado muy preciso.

Sensaciones de verdad

Con el Disco Volante tuvimos la oportunidad de rodar un par de vueltas con un mecánico a nuestra izquierda para luego salir a hacer la sesión de fotos que ilustra este reportaje. Una vez terminadas las fotos pude dar



un par de vueltas en solitario a un ritmo bastante alegre. En esta ocasión se trata de una pieza única y la responsabilidad que tenía sobre mis hombros no me incitó a jugarla más de la cuenta. En estas ocasiones lo mejor es disfrutar al volante, si tratas de ir demasiado rápido lo único que puedes lograr es sufrir y tener un susto innecesario. Circulando a velocidades relativamente comunes hoy en día y sin apenas protección contra el viento tienes la sensación de que estás rodando a 300 km/h. Los cuatro frenos de tambor responden a la mínima demanda y con un muy buen



El propulsor de cuatro cilindros es muy equilibrado y dispone de un bloque realizado en aluminio. Con una cilindrada de 1.997 cc y alimentado por dos carburadores Weber de doble cuerpo alcanza una potencia máxima de 158 CV a 6.500 rpm.



mor diente. Sus compactas dimensiones hacen además que sea un coche al que te acostumbras enseguida.

Una vez lo devolví frente a la puerta me quedé muy aliviado por haber disfrutado de un agradable rato en compañía del trepidante Disco Volante a la vez que por no haber sufrido ningún percance con él. No todos los deportivos con más de 68 años te permiten rodar varias vueltas en un circuito y mucho menos seguir así toda una jornada de pruebas. Con experiencias como esta te das cuenta que si a un deportivo se le cuida y se le hace el debido mantenimiento éste nos dará alegrías año tras año.

Después de haber narrado la experiencia al volante de esta barchetta biplaza déjame que te cuente su interesante historia. A finales de 1951, Alfa Romeo anunció que dejaba la competición. La firma italiana había ganado los dos primeros Campeonatos del Mundo de Fórmula 1 de la historia con los monoplazas 158 y 159, ambos propulsados por motores cuyos bloques habían sido fabricados antes de la Segunda Guerra Mundial. Al dejar las carreras el departamento de competición cen-

traría a partir de ese momento sus esfuerzos en la creación de coches experimentales para probar soluciones que podrían ser adoptadas tanto por coches de calle como para la competición en un futuro no muy lejano. El primer fruto de esta nueva actividad fue el C52, un proyecto desarrollado de forma conjunta con el carroceros, también afincado en Milán, Carrozzeria Touring.

Referencia de estilo

El espectacular diseño del C-52 lo convirtió en un referente de estilo tanto en su tiempo como para la eternidad. Todo menos el equipo de suspensión era nuevo en este novedoso prototipo. Los dobles brazos delanteros y el eje rígido trasero derivaban de los empleados en la berlina 1900. Estos trenes rodantes fueron instalados en un chasis multi-tubular de última generación. El bloque de acero del motor del 1900 fue sustituido por uno de aluminio, dos carburadores Weber de doble cuerpo llevaban la potencia máxima de éste 2 litros hasta los 158 CV. Mientras en Alfa Romeo habían estado proyectando la técnica del C-52, en Carrozzeria Touring se en-

cargaron de dar forma a su carrocería. Además de dar una línea fluida en la parte frontal, también buscaron reducir el impacto del viento lateral en la carrocería. Los alargados pasos de rueda y sus envolventes formas tanto en la parte frontal como en la trasera le valieron el nombre de Disco Volante, en Italia, o Platillo Volante. En los años cincuenta había verdadero furor por todo lo relacionado con el espacio exterior, las naves e incluso los ovnis.

En las largas jornadas de pruebas que se llevaron a cabo en el circuito de Monza, el Disco Volante alcanzó una velocidad punta de 220 km/h. Eso sí, el piloto debía tener muy claro lo que tenía entre manos. El escultural diseño de su carrocería convertía toda la carrocería en una especie de ala gigante capaz de tirar del coche hacia arriba. Esto comprometía en gran manera la estabilidad a altas velocidades levantando en ocasiones tanto el tren delantero como el trasero. Alfa Romeo decidió

inscribirlo en las 24 Horas de Le Mans con Juan Manuel Fangio, Froilán González y Franco Cortese al volante. Por razones que todavía hoy se desconocen el equipo no se presentó y el coche jamás compitió. Un año más tarde, en 1953 se fabricaron dos unidades más, una con carrocería coupé y otra de tipo Spider. Mientras que el Coupé era básicamente el mismo coche, pero con una cúpula sobre el habitáculo que se prolongaba hasta el porta-matriculas trasero, el segundo Spider fue carrozado con un diseño menos voluminoso y más compacto para poder competir en carreteras de montaña. Finalmente, ninguno de los tres Disco Volante llegó a competir. No obstante, los C-52 se convirtieron en la fuente de inspiración a la hora de crear una serie de Sport Prototipos animados por motores de 6 cilindros que se fabricaron a partir de 1953. Tanto el primer Spider como el Coupé forman parte de la colección del Museo Alfa Romeo en Arese. ■