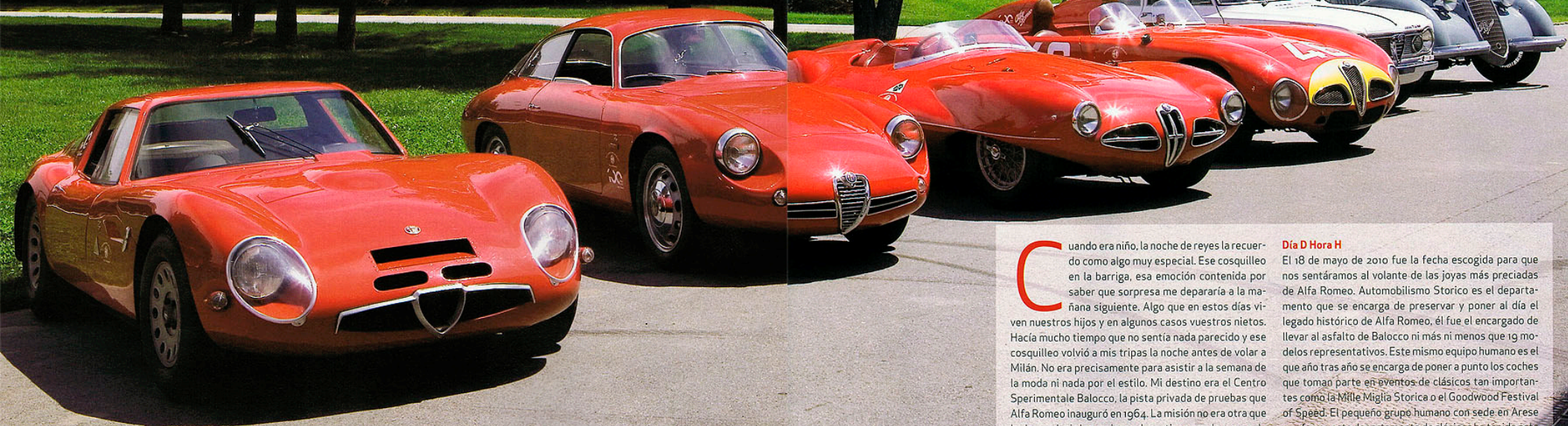


EL PAÍS DE LAS MARAVILLAS

Con motivo de su centenario Alfa Romeo invitó a un reducido grupo de periodistas a su circuito de Balocco. Gracias a esta sensacional e intensa jornada de pruebas pudimos vivir en nuestra propia piel las sensaciones tan dispares que transmiten un 6C 2300 MM de 1938, un Giulia TI Súper de 1963 o un 155 V6 Ti DTM de 1993.

Texto: Gerard Farré
Fotos: Manu Lozano
Agradecimientos: Manuel Luque



Cuando era niño, la noche de reyes la recuerdo como algo muy especial. Ese cosquilleo en la barriga, esa emoción contenida por saber que sorpresa me depararía a la mañana siguiente. Algo que en estos días viven nuestros hijos y en algunos casos vuestros nietos. Hacía mucho tiempo que no sentía nada parecido y ese cosquilleo volvió a mis tripas la noche antes de volar a Milán. No era precisamente para asistir a la semana de la moda ni nada por el estilo. Mi destino era el Centro Sperimentale Balocco, la pista privada de pruebas que Alfa Romeo inauguró en 1964. La misión no era otra que la de conducir los mejores deportivos que la marca de "il Biscione" había fabricado a lo largo de sus 100 años de experiencia en la industria del automóvil.

Día D Hora H

El 18 de mayo de 2010 fue la fecha escogida para que nos sentáramos al volante de las joyas más preciadas de Alfa Romeo. Automobilismo Storico es el departamento que se encarga de preservar y poner al día el legado histórico de Alfa Romeo, él fue el encargado de llevar al asfalto de Balocco ni más ni menos que 19 modelos representativos. Este mismo equipo humano es el que año tras año se encarga de poner a punto los coches que toman parte en eventos de clásicos tan importantes como la Mille Miglia Storica o el Goodwood Festival of Speed. El pequeño grupo humano con sede en Arese que forma este departamento de clásicos ha tenido este 2010 un montón de trabajo. Los innumerables actos en los que ha tomado parte Alfa Romeo para conmemorar



su centenario los han llevado por todo el mundo.

Para Balocco habían preparado: A.L.F.A. 24 HP, RL Super Sport, 6C 1500 Super Sport, 6C 1750 Gran Sport, 8C 2300 tipo Le Mans, Gran Premio Tipo B P3, 6C 2300 tipo Mille Miglia, Gran Premio Tipo 159 Alfetta, 1900 C52 Disco Volante Spider, 6C 3000 CM, 1900 Sport Spider, 2000 Sportiva, 1900 Super Sprint, Giulietta SZ, Giulia TI Super, TZ2, 33 Stradale prototipo, GTA 1300 Junior y 155 V6 Ti DTM.

El tiempo para llevar a cabo estas pruebas era bastante limitado así que llegamos a la pista piemontesa con los deberes hechos. Con Manu Lozano, nuestro fotógrafo, teníamos un listado con los coches que más nos interesaba probar. A ellos dedicaríamos la mayor parte del tiempo. En el tiempo restante me dedicaría a conducir el máximo número de coches posibles. El procedimiento para esta prueba tan especial tenía un ceremonial que se debía respetar. Antes de arrancar ningún motor asistimos a una conferencia de prensa en la que se nos presentaba el orden del día. Nos dirigimos a los coches y un grupo de mecánicos del departamento Automobilismo Storico nos atiende con gran amabilidad. Ellos serán nuestros guías en esta jornada de regreso al pasado.

Una vez escogemos un coche, un mecánico nos invita a acompañarlo a lo largo de una vuelta en el trazado estipulado para este tipo de pruebas. De esta forma podemos aprender en primera persona las vicisitudes de cada uno de estos deportivos, la mayor parte de los cuales, coches de carreras. Al principio de la que sería

la segunda vuelta se para y nos cede el volante. En casi todos los coches los primeros metros son simplemente para acostumbrarte al tacto del embrague y al guiado de la palanca del cambio. Cada modelo es un mundo y aquí las prisas nos malas consejeras.

El primero en el que me monté fue en el Disco Volante, un coche en el que había soñado desde que era pequeño. Jamás había pensado que un día podría conducirlo y mucho menos por el trazado del circuito de pruebas de la propia Alfa Romeo. Una vez terminamos la faena con él me monté en otra pieza importantísima en lo que a diseño se refiere de la marca milanesa, el TZ2. Un coupé aerodinámico que hoy todavía sigue rompiendo moldes. Sobre estos dos modelos encontrarás una completa prueba en esta misma revista así que mejor aquí me dedico a contarte los otros Alfa que probé.

6C 2300 tipo Mille Miglia

El diseño del 6C 2300 tipo Mille Miglia siempre me había llamado la atención y tenía ganas de montarme en uno. Dicho y hecho. Esta vez la vuelta de copiloto la di en el asiento izquierdo, pues la dirección estaba a la derecha. Las marcas italianas fabricaron automóviles con volante a la derecha en algunos casos hasta los años sesenta. Este 6C databa del año 1938, precisamente este era uno de los coches que acababa de participar en la Mille Miglia Storica y a su vez también había estado expuesto en el Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Cuando me senté al volante del 6C tenía la idea que

sería un coche lento, pesado y poco ágil. Nada de eso, me llevé una grata sorpresa pues este 2300 tipo Mille Miglia es un coche muy moderno para su tiempo. Claro está que no es tan compacto y ligero como un BMW 328 pero este Alfa es de aquellos coches con los que disfrutas al volante. A muy bajas revoluciones ofrece una excelente entrega de par que te permite cambiar a pocas vueltas. La palanca de cambios aunque muy larga es precisa y muy sencilla de manipular. El enorme volante te permite girar con gran precisión. Lástima que los asientos recogieran poco, con unos cinturones de cuatro puntos bien atados, sería un coche divertidísimo. El equipo de frenos también responde de maravilla, incluso a sus más de 70 años de edad.

6C 3000 CM

En 1953, se fabricaron 6 unidades del 6C 3000 CM -Competizione Maggioreta-, 4 con carrocería coupé y 2 spider. Uno de los dos spider es el que condujimos en Balocco, concretamente una unidad que hoy luce el nº46 en sus flancos y que cuenta con una decoración de color amarilla en el morro. De todos los coches que pudimos conducir este 6C era de largo el más potente

que había a nuestra disposición. Bajo su largo capó delantero cuenta con un seis cilindros en línea de 3.495 cc alimentado por 6 carburadores Weber que rinde una potencia de 275 CV. Llevarlo rápido por el trazado de Balocco daba bastante respeto, pues aquí no hay asistencias, ni ayudas electrónicas, sólo tres pedales y un volante. No quiero ni imaginar lo que debió ser pilotarlo a toda velocidad en la Mille Miglia de 1953. El sonido de su fabuloso seis cilindros funcionando a pleno pulmón, tardaré tiempo en borrarlo de mi memoria. Además, el empuje era bestial y es que sólo pesa 930 kilos para casi 280 CV. La palanca del cambio ofrecía cierta resistencia a la hora de insertar la segunda velocidad, lo mejor era rodar con tercera y cuarta la mayor parte de la vuelta y sólo bajar a segunda en los puntos en los que fuera realmente necesario. Para reducir de marcha con mayor suavidad era necesario hacer el punta-tacón. La rodilla izquierda apenas podía ponerla entre el volante y el túnel de transmisión, quedaba literalmente encajada en el habitáculo. En la recta más larga del recorrido que teníamos a nuestra disposición podías llegar a poner quinta y estirarla un poco. Llegados a este punto y dada la escasa protección aerodinámica, las sensacio-

LLEVAR RÁPIDO EL 6C 3000 CM POR EL TRAZADO DE BALOCCO DABA BASTANTE RESPETO PUES AQUÍ NO HAY ASISTENCIAS, NI AYUDAS ELECTRÓNICAS, SÓLO TRES PEDALES Y UN VOLANTE. NO QUIERO NI IMAGINAR LO QUE DEBIÓ SER PILOTARLO A TODA VELOCIDAD EN LA MILLE MIGLIA DE 1953.



nes al volante eran muy similares a rodar con una moto deportiva a gran velocidad sin llevar casco.

Giulia TI Super

Mi abuelo había tenido en los años cincuenta una Giulietta Berlina y desde que era crío mi padre siempre me enseñaba ese Alfa que habíamos tenido en la familia. Las berlinas de la marca de "il Biscione" siempre me han apasionado, no en vano ahora tengo un 156 2.0 TS. Otro de los modelos que tenía en mi lista de favoritos era el Giulia TI Super, un verdadero coche de carreras camuflado bajo una carrocería de tres volúmenes y cuatro puertas. De todos los coches que conduje en Balocco, el único que me hubiera llevado con los ojos cerrados, en caso que me hubieran dejado, habría sido el TI Super. Es un coche de 1963 cuyo comportamiento es bastante moderno, es lo suficientemente potente como para divertirme y encima tiene sitio para viajar con la familia a cuestas. Desde el primer momento te sientes cómodo al volante del Giulia, es un tracción trasera muy noble que te avisa en todo momento de lo que va a pasar. La dirección es bastante precisa y la palanca de cambios

funciona de maravilla. Cuenta con una quinta velocidad que te permite rodar a un buen ritmo sin tener que forzar la mecánica. El motor que lo anima es un cuatro en línea de 1.570 cc alimentado por dos carburadores Weber de doble cuerpo. Los faros centrales delanteros dejan paso a unas tomas de aire adicionales, las ventanillas traseras son de perspex, el salpicadero cuenta con menos instrumentos y los asientos delanteros son deportivos, todo ello en pro de rebajar peso.

Por problemas mecánicos me quedé con las ganas de probar una Giulia GTA 1300 Junior de 1970, una verdadera lástima. Lo había visto rodar e incluso me había adelantado alguna vez en el circuito; ¡Dios! Como sonaba ese pequeño 4 en línea. El que ya no llegó a salir en todo el día fue el 33 Stradale prototipo de 1967, una auténtica escultura de arte moderno sobre ruedas. Esta versión de calle del prototipo con el que Alfa Romeo regresó al Campeonato del Mundo de Sport estaba animada por un V8 de 1.995 cc que entregaba 230 CV a 8.800 rpm, mientras que la versión de carreras lograba 250 CV a 10.000 rpm. Se había proyectado una serie limitada a 50 unidades, sin embargo, sólo se fabricaron

18 chasis de la versión de calle, 13 de los cuales fueron vendidos como 33 Stradale. Los otros cinco restantes fueron entregados a carroceros de la época para que crearan prototipos de salón sobre esta base Alfa.

Antes de volver, de regreso al aeropuerto, conseguí hacer realidad otro sueño de juventud, montarme de copiloto en el 155 V6 Ti DTM, el mismo coche con el que Nicola Larini ganó el Campeonato Alemán de 1993 por delante de Mercedes y BMW. Maurizio, uno de los responsables del Museo de Alfa Romeo en Arese, fue quien me dio nada menos que 8 vueltas a bordo del 155 de DTM. Cada vez rodaba a un ritmo más elevado por el estrechísimo trazado interior de Balocco. Hubo una izquierdas con una leve inclinación que llegó a pasar en quinta acelerando, fue un momento sensa-

cional. El agarre de esta berlina con tracción integral era increíble, parecía que no tuviera límite. El aullido del V6 al sobrepasar los 8.000 rpm era simplemente celestial. En ese punto el motor de sólo 2,5 litros se estiraba como si fuera el de una moto de carreras hasta rozar las 12.000 rpm. Alfa Romeo declaraba 420 CV a 11.500 rpm si a ello unimos un peso de 1.100 kilos podréis imaginar el resultado. Un coche tremendamente ágil y terriblemente rápido. Otro instante irrepetible eran los cambios de velocidad, cuando Maurizio subía de marcha gas a fondo, el silbido que emitía la caja de cambios secuencial era sencillamente brutal. En resumen, un día maravilloso cargado de muy buenas sensaciones al volante que he vuelto a vivir mientras escribía en estas líneas. ■

