

## FCA México: 'Historias de Alfa Romeo' Episodio Uno: conducción a bordo del 24 HP

- La historia comenzó el 24 de junio de 1910, con la fundación de la A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili)
- Los 24 HP tenían un motor monobloque de 4 cilindros, 4 litros de desplazamiento y 42 caballos de fuerza
- El 40/60 HP nace en 1913 y fue capaz de alcanzar 139 km/h
- Enzo Ferrari tuvo una fuerte vinculación con Alfa Romeo en el deporte motor

Abril 20, 2020, Ciudad de México - Historias y personajes de principios del siglo XX, centrados en el primer coche de la firma italiana: un elegante 'coquete' capaz de alcanzar 100 km/h.

### El francés de Nápoles

Oficialmente nuestra historia comenzó el 24 de junio de 1910, con la fundación de la A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili). Pero vamos a empezar unos años antes, con un personaje colorido: un francés con un bigote de manillar y un instinto sobresaliente para los negocios. Pierre Alexandre Darracq comenzó su carrera dirigiendo una fábrica de bicicletas en Burdeos, antes de enamorarse de los automóviles. Así, comenzó a producir automóviles en Francia y hacer un éxito de la misma. Luego decidió exportar la apertura de sucursales en Londres y luego Italia. En Italia comenzó sus operaciones, en abril de 1906. Pero Nápoles estaba muy lejos de Francia y el viaje era complejo y costoso. Así, en diciembre había transferido la producción a Milán, en el número 95 en el distrito de Portello.

Pero junto con las dificultades logísticas se dio cuenta de que también había problemas de mercado. Las ventas de coches en Italia estaban luchando: sólo unos pocos miles de coches en las carreteras, y en general el bajo poder adquisitivo medio no ayudó. Para empeorar las cosas, en comparación con Francia, los clientes potenciales en Italia tenían expectativas diferentes: los coches de Darracq eran ligeros y baratos, careciendo de energía para los gustos italianos. A finales de 1909, Darracq puso su empresa en liquidación.

### El Cavalier de Milán

Pero alguien más estaba convencido del potencial de la fábrica de Portello. Cavalier Ugo Stella, gerente de Darracq, se movió rápidamente para encontrar fondos locales y una garantía del Banco Agrícola de Milán, luego se hizo cargo de la fábrica y volvió a contratar a las más de 200 personas que trabajaban allí.

Una jugada ambiciosa y definitivamente arriesgada... pero la de Stella fue una de las muchas intuiciones atrevidas con las que la historia de Alfa Romeo estaría pavimentada. Conocía bien su trabajo, había sopesado los riesgos y comprendido qué coches deseaban sus clientes. Además, tenía un as bajo la manga: había encontrado al hombre para diseñarlo.

### El topógrafo de Piacenza

Giuseppe Merosi había sido un topógrafo en Piacenza. Pero como muchos hombres jóvenes en ese momento, había sido capturado por una pasión por los automóviles y había trabajado en varios papeles en el sector. En el otoño de 1909, Stella le pidió crear dos coches completamente nuevos en las gamas de potencia de 12 y 24 HP: más potentes que el Darracq, adecuado para los gustos de los clientes italianos y con un marco que permitiera el montaje de una carrocería de alto prestigio. En su alojamiento en Milán, en Via Cappuccio 17, el joven diseñador de ingeniería trabajó día y noche, y el 1 de enero de 1909 entregó los planos del primer coche a la Oficina Técnica.

### El 24 HP

Quizás por única vez en la historia de los automóviles, el vehículo fue desarrollado antes de creación de la marca que lo vendería. Los 24 HP tenían un motor monobloque (poco común en ese momento), 4 cilindros, 4 litros de

desplazamiento y 42 caballos de fuerza, con una sola transmisión cardán para las ruedas traseras. Tenía un bastidor robusto con laterales y travesaños en chapa prensada en C, permitiendo a los prestigiosos constructores de carrocerías Castagna, Schieppati, Sala y Bollani desarrollar versiones deportivas y limusinas para una clientela muy exigente. Los 24 HP apuntaban alto desde el principio: hoy en día lo llamaríamos un modelo Premium.

También fue rápido desde el principio, alcanzando los 100 km/h, y fue construido con extraordinario cuidado y precisión. Esto significó que no solo podía 'ir rápido', también brindaba un desempeño excepcional. No es de extrañar que fue tan bien recibido por los entusiastas. El primer A.L.F.A. ya era un verdadero Alfa Romeo: elegante y deportivo, tecnológicamente vanguardista y proyectando un carisma inconfundible. Esta sería la fórmula mágica de la Marca: un encanto icónico que la hace única en la historia del automóvil.

Merosi se dio cuenta de que estaba en el camino correcto, y puso su pie en el acelerador. En 1911 había desarrollado el Corsa de 24 CV: menos peso, más potencia y más empuje... un poco como el GTA de hoy. Y con este modelo, apenas un año después de su fundación, A.L.F.A. entró en el mundo de las carreras. La primera victoria se produjo en la carrera Parma-Poggio di Berceto en 1913: el piloto Nino Franchini llegó segundo en la general y primero en su categoría.

### **El 40/60 HP**

Para una marca incipiente, las carreras era la mejor manera de hacer su nombre. Bien consciente de esto, Merosi decidió dar el paso y construir un coche de carreras con un nuevo concepto de motor. En 1913 el 40/60 HP estaba listo.

Castagna, el constructor de carros, había sido solicitado por el Conde Ricotti para modelar este chasis A.L.F.A. sobre los principios de una nueva ciencia: la aerodinámica. El resultado fue el Torpedo Ricotti Aerodinámico de 40/60 HP, una creación directamente de una novela de Julio Verne, capaz de alcanzar una velocidad de 139 km/h. Pero el estallido de la primera Guerra Mundial cambió el campo de juego para todos, incluyendo A.L.F.A., que fue llamado a contribuir a las necesidades militares. Pero el cambio significa oportunidad, y el 2 de diciembre de 1915 la sociedad de responsabilidad limitada llamada Ingeniero Nicola Romeo & Co asumió la fábrica de Portello, reconvirtiéndolo para fabricar municiones y motores de aviones. El departamento de producción original estaba flanqueado por una nueva fundición, equipada con máquinas, herramientas y equipos adquiridos directamente en los Estados Unidos. Unos pocos cientos de empleados pronto se elevaron a más de 1,200.

### **El senador de Ingeniería**

Nicola Romeo, un futuro senador del Reino de Italia, es otra figura vital en nuestra historia. Durante la guerra compró grandes empresas de ingeniería de maquinaria como 'Costruzioni Meccaniche di Saronno', el 'Officine Meccaniche Tabanelli' en Roma y el 'Officine Ferroviarie Meridionali' en Nápoles. Cambió el nombre de su empresa, que se convirtió en el 'Ingeniero Nicola Romeo Anonymus Co.' ... y cuando la Banca Italiana di Sconto pidió la liquidación de A.L.F.A., estaba listo para comprarlo.

Esto llevó a una batalla con los anteriores propietarios sobre el nombre, por lo que Romeo decidió vender sus productos mediante la combinación de Alfa con su apellido Romeo. Los primeros vehículos que llevan el nombre de la nueva marca fueron los 20-30 HP y su derivado el ES Sport. Coches que siguieron el camino iniciado por Merosi antes de la guerra: elegantes, rápidos y con una personalidad inconfundible. En los años de la posguerra, pilotos como Giuseppe Campari, Antonio Ascari, Ugo Sivocci y el joven Enzo Ferrari llegaron a las portadas de Europa. Mugello, Parma-Poggio di Berceto, Targa Florio, Aosta-Gran San Bernardo, Coppa delle Alpi: Alfa Romeo siempre estuvo entre los premios. Todo lo que faltaba era el primer triunfo internacional.

### **La obra maestra de Merosi**

La respuesta italiana a los vehículos más elegantes del mundo: así escribió la prensa británica de el nuevo Alfa Romeo RL cuando se presentó en el Salón del Automóvil de Londres en noviembre de 1921. El RL volvió a reescribir las reglas del automovilismo.

Probablemente fue la obra maestra de Merosi. Un motor de 3 litros, con 56 caballos de fuerza, un monobloque de 6 cilindros con cabezal extraíble, válvulas controladas por un sistema de varilla y balancín: el RL alcanzó velocidades de 110 km/h, pero con un control impecable.

En 1923 Merosi produjo dos versiones especiales de carreras de Corsa de su sombrero de copa, su peso reducido a 980 kg. Fueron diseñados para ganar la famosa carrera de Targa Florio... y lo hicieron. En abril, Ugo Sivocci tomó su lugar en la línea de salida con un trébol de cuatro hojas pintado sobre un fondo blanco al lado de su coche. El amuleto de la buena suerte hizo su trabajo: Sivocci triunfó en el 15º Targa Florio (el primero de una larga serie), y el Quadrifoglio pasó a formar parte de la historia de la Marca.

### **El diseñador presentado por Ferrari**

Ha llegado el momento de separar las series producidas en serie de los coches de carreras especiales Gran Prix. Fue Enzo Ferrari quien sugirió al hombre adecuado para el trabajo: Vittorio Jano era un joven diseñador de ingeniería de Piemonte que había trabajado para FIAT y era un especialista en la arquitectura de motores y estructuras.

Trajo ideas revolucionarias a Alfa Romeo, como la inducción forzada de motores de bajo desplazamiento. Ideas ganadoras: El GP P2 de Jano, con Ascari al volante, aplastó a todos los competidores en el circuito de Cremona, a una velocidad media de más de 158 km/h. Las victorias de la P2 llevaron a Alfa Romeo a la cima del mundo de las carreras. Y en 1925 Alfa Romeo triunfó en el Primer Campeonato del Mundo, reconocido y organizado por la Asociación Internacional de Clubes de Automóviles Reconocidos. Para celebrar la victoria, el logotipo de Alfa Romeo estaba rodeado por una corona de laurel.

-###-

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