FCA México: 'Historias de Alfa Romeo' Episodio Cinco: Los sedanes deportivos al servicio de la ley

- En la Italia de la posguerra, Alfa Romeo confirmó su condición de leyenda: los coches más rápidos de pista y calle, se convirtieron en un símbolo de estatus y los vehículos perfectos para servir al estado, engalanados en la caballeriza de la Policía Estatal y de los Carabinieri
- Desde el 1900 de 1950 hasta el Giulia de hoy, las fuerzas policíacas han utilizado los modelos más importantes de Alfa Romeo
- En ese mismo período, la marca evolucionó y se modernizó, emprendiendo el camino de la producción en masa, conservando el encanto y la calidez de la exquisita artesanía
- La evolución de la marca continuó de la mano con el éxito, y sus ventas crecieron: Giulietta, con más de 177,000 unidades vendidas desde 1954, se convirtió en "la novia de Italia", y su heredero, Giulia, con ventas totales de 570,000 unidades, fue considerado un icono italiano
- Alfa Romeo Giulia, fue protagonista en las películas policíacas más importantes de su época

May 20, 2020, Ciudad de México - En la Italia de la posguerra, los coches Alfa Romeo eran una leyenda. Demostraron que eran más rápidos que cualquier otro coche, tanto en la pista como en la calle. Eran poderosos por lo que tenían todas las características técnicas adecuadas para convertirse en los coches del Cuerpo de Policía del Estado.

Los coches del Cuerpo de Policía Estatal

La conexión entre Alfa Romeo y las Fuerzas de Policía es una pieza interesante de la historia de la República. Desde los años 50 en adelante, los coches Alfa Romeo fueron seleccionados como los vehículos oficiales de llamada de emergencia. Eran conocidos como "volanti" y los ciudadanos pronto se acostumbraban a verlos, dándoles pronto otros apodos: los utilizados por la Policía del Estado eran conocidos como "Panteras" y los de los Carabinieri, o policía militar, se llamaban "Gazelas". Dos metáforas que subrayan su poder y agilidad.

La primera "Pantera" fue un Alfa Romeo 1900, producido en 1952, su silueta agresiva inspiró su nombre, mientras que la primera "Gazela" entró en uso unos años más tarde. El coche de policía más famoso de todos era el Giulia Super, pero la policía utilizó muchos otros modelos de Alfa Romeo, prácticamente todos los más importantes, desde el Matta al Alfasud, Alfa 75, Alfetta, 156, hasta el nuevo Giulia.

Alfa Romeo es un estilo de vida

La historia de la relación de la marca con las Fuerzas de Policía va paralela a la historia de cómo Alfa Romeo evolucionó a lo largo de los años. Y este tema nos introduce a otro protagonista de nuestra historia: Orazio Satta Puliga, nacido en Turín, con ascendencia sarda, y un apasionado de Alfa Romeo. Es a él a quien debemos la famosa frase: "Hay muchas marcas de automóviles, entre las que Alfa Romeo destaca. Es una especie de afición, el entusiasmo por un medio de transporte. Es un estilo de vida, una forma especial de concebir un vehículo motorizado".

Nombrado director de diseño en 1946, Satta Puliga tenía una difícil tarea por delante: no sólo tenía que reconstruir todo lo que había sido destruido por la guerra, sino que también tuvo que transformar una empresa artesanal en una moderna fuerza de fabricación, continuando por el camino pavimentado por Ugo Gobbato.

Satta Puliga se puso a trabajar. Cuando llegó, Alfa Romeo estaba produciendo cada pieza mecánica en su planta de Portello, en línea con estrictos criterios de exquisita artesanía. Racionalizó el proceso, subcontratando la producción de las piezas secundarias y reduciendo los costos. Mientras tanto, comenzó a pensar en crear el nuevo Alfa Romeo

"producido en masa", que se construiría utilizando las metodologías más eficientes de la actualidad.

1900, la primera "Pantera"

Satta Puliga de 1900, que data de 1950, fue el primer Alfa Romeo que se fabricó con volante a la izquierda y el primero en tener una carrocería autoportante. Abandonó los tradicionales motores de 6 y 8 cilindros para una nueva versión de 4 cilindros con cabeza de aluminio y dos árboles de levas con control de cadena. El motor fue alimentado por un solo carburador, ofreciendo un rendimiento brillante. El 1900 entregó 80 Hp. Era ágil y rápido, como era de esperar de un Alfa Romeo, pero también muy fácil de conducir. En otras palabras, fue diseñado para apuntar a un mercado más grande. Su eslogan de lanzamiento fue: "El coche familiar que gana carreras".

El 1900 fue también el primer vehículo Alfa Romeo producido en una línea de ensamble. Una verdadera revolución: el tiempo total de fabricación necesario para producir un vehículo se redujo de 240 horas a sólo 100. Este nuevo enfoque condujo a un éxito sin precedentes en términos de ventas: el 1900 vendió más que la producción total de Alfa Romeo desde 1910 hasta ese momento.

Este éxito también se debió a una cuidadosa gestión del ciclo de productos. Se introdujeron varias variantes de alto rendimiento (el Sprint 1900 TI, 1900 C y Super Sprint, y el Super 1900), ganando importantes competiciones internacionales dentro de su categoría.

Paralelamente, Alfa Romeo continuó colaborando con sus constructores de carroceros independientes: la serie de coches de concepto BAT (Berlinetta Aerodinamica Tecnica) estaba basado en la mecánica del Alfa Romeo 1900, carrocería de Bertone y diseñada por Franco Scaglione. El mismo motor que el utilizado en 1900 también fue adoptado por el AR51, más conocido como el "Matta": un 4x4 lanzado para sustituir a los vehículos todo terreno de la posguerra de las Fuerzas Armadas Italianas.

Un amante de la cultura milanesa y el boxeo

Mientras que Alfa Romeo se había embarcado en la pista de la producción en serie con el 1900, fue con Giulietta cuando realmente se convirtió en un fabricante de automóviles de gran escala. El hombre que conducía esta transformación era Giuseppe Luraghi.

Nacido en Milán, estudió en la Universidad de Bocconi, donde también practicaba el boxeo. Cuando entra en nuestra historia, ya tenía una reputación como un gerente increíble, con una larga experiencia en Pirelli bajo su mando. De 1951 a 1958 fue Director General de Finmeccanica, el holding que controlaba Alfa Romeo. Después de un corto período en Lanerossi, regresó en 1960 como presidente de Alfa Romeo, una posición que mantendría hasta 1974.

Escritor, periodista y editor, Luraghi también promovió iniciativas culturales dentro de la compañía. En 1953 nombró a Leonardo Sinisgalli, "el poeta ingeniero" para crear una revista que establecería un diálogo entre la cultura humanista, el conocimiento técnico y el arte. El resultado fue titulado "La Civiltà delle Macchine" (La civilización de las máquinas), con escritores de la talla de Ungaretti y Gadda.

En la víspera del "boom"

A su llegada a Alfa Romeo, Luraghi revolucionó la estructura de la producción, llamando al diseñador Rudolf Hruska y Francesco Quaroni a reorganizar los procesos industriales. Se dio cuenta que había una gran oportunidad en juego: la marca tenía una visibilidad excepcional, sus victorias deportivas emocionaron a millones de personas y alimentó sus sueños. Era hora de traducir este éxito en ventas. El "boom" económico estaba a la vuelta de la esquina y el coche era la posesión más codiciada: para Luraghi, poseer un Alfa Romeo tenía que convertirse en la marca distintiva de aquellos que realmente habían logrado ser exitosos en la vida.

Desde el producto de élite hasta el objeto de deseo: la empresa ahora señaló todo su diseño y recursos industriales en esta nueva dirección. Y Giulia fue el producto de este punto de inflexión en la historia de Alfa Romeo, un coche diseñado para impulsar las ventas, pero al mismo tiempo confirmar la excepcional técnica de la marca y la vocación deportiva.

Giulietta, la primera "Gacela"

El nuevo modelo nos lleva de nuevo al vínculo entre Alfa Romeo y las fuerzas de policía. La primera "Gacela" de

los Carabinieri no era otra que una Giulietta, destinada al servicio de patrulla. De hecho, comenzó a prestar servicios ya equipados con un sistema de radio para comunicarse con la sede de los Carabinieri. En el idioma del Ejército Italiano, la "Gacela" representa al conductor del vehículo de patrulla: rápido, ágil y duro. Estas características se transfirieron inmediatamente al coche.

Más corto, estrecho y ligero que el 1900, Giulietta llevó a Alfa Romeo a un nuevo segmento, para un nuevo público. Ofrecía un exterior moderno, aerodinámico y el máximo confort en el interior, así como un desempeño excepcional en su conducción. Su motor (enteramente de aluminio) entregaba 65 Hp, capaz de alcanzar una velocidad máxima de 165 km/h.

En el Motorshow de Turin de 1954, Giulietta hizo su debut en la versión coupé. Giulietta Sprint, diseñado por Bertone, era un vehículo compacto y ágil que se convirtió en un "clásico instantáneo". Giulietta fue un éxito rotundo, haciéndose tan popular que se ganó el apodo de "la novia de Italia". Y su récord de ventas es igual de extraordinario: más de 177,000 unidades.

Giulia, la revolución

Sólo un vehículo revolucionario podía derribar a Giulietta. Satta Puliga lo sabía muy bien. Y su equipo (Giuseppe Busso, Ivo Colucci, Livio Nicolis, Giuseppe Scarnati y el probador Consalvo Sanesi) se puso a trabajar, desarrollando un vehículo que estaba definitivamente muy adelantado a su tiempo. Giulia fue uno de los primeros vehículos en el mundo con una estructura de soporte de forma diferente. Los parachoques delanteros y traseros estaban diseñadas para amortiguar impactos, mientras que el habitáculo era extremadamente rígido, para proteger a sus ocupantes: soluciones que sólo se convertirían en obligatorias unos años más tarde.

El motor de 1.6 litros de doble leva de Giulia fue una evolución del 1.3 litros de 4 cilindros, y destacó por sus válvulas de escape refrigeradas por sodio. El diseño de Giulia también fue revolucionario. Compacto, con volúmenes bien proporcionados y un estilo único. El frente bajo y la parte trasera truncada se inspiraron en la aerodinámica. El eslogan de lanzamiento fue "Diseñado por el viento". Gracias a los innovadores trabajos de desarrollo realizados en el túnel de viento, el coeficiente de fricción Cx de Giulia fue extraordinario para su tiempo: sólo 0.34.

El vehículo tuvo un éxito abrumador: logró un total de más de 570,000 ventas, más del triple de las de Giulietta.

Sin lugar a dudas, Giulia se convirtió en un ícono italiano, ya que también fue protagonista en diversas películas policíacas de la época, brindándole una imagen de culto y, al mismo tiempo, aspiracional.

-###-

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