

AUTOMÓVILES CLÁSICOS EN ASTORGA

ALFA ROMEO GIULIA TI (1966)

Pablo Pérez García



El Alfa Romeo que traemos a estas páginas en esta ocasión es el segundo de la célebre marca italiana al que le dedicamos un artículo; pero es el quinto vehículo propiedad del coleccionista astorgano José Antonio Fernández Bartolomé. Como ya comentábamos en el anterior reportaje sobre uno de ellos, la motocicleta Douglas CW de 1925¹, el trabajo meticuloso y la obsesión por la originalidad de José Antonio garantizan que cualquiera de los coches o motos que pasen por sus manos acaben en un estado casi de concurso. No son muchos los vehículos que componen su colección, pero el estado de los que tiene restaurados es sencillamente perfecto. Hay que tener en cuenta que se encarga solamente él de todo el trabajo que tiene que ver con la puesta a punto del motor, bastidor y carrocería; y también que el espacio del que dispone para todo ello es más bien reducido. Considerando todo esto, su trabajo es todavía más meritorio.

Buick Eighth de 1947, Peugeot 203 de 1950, Renault Dauphine Gordini de 1963... También Seat 850, Simca 1000, Alfa Romeo Giulia 2000 berlina y 1600 TI... Un americano, tres franceses, dos italianos y un italo/español. No hay, parece, una preferencia especial por ninguna marca ni nacionalidad, y es que José Antonio probablemente no la tenga; simplemente está atento a las unidades interesantes que aparezcan y que precisen una restauración que le parezca factible. El último modelo que ha adquirido, en unas condiciones y circunstancias de las que nos hablará al final de este reportaje, es, como indicamos en el título, un Alfa Romeo Giulia TI de 1966. Pero antes de llegar a ello, vamos a contar algunas cosas sobre la historia de la marca; y también sobre las familias Giulietta y Giulia. La segunda, que es a la que pertenece la unidad que traemos hoy a la revista, fue una

evolución de la primera, por lo que también procede hablar algo de ésta. Vamos a ello.

LOS ALFA ROMEO GIULIETTA

Para no repetirnos mucho en lo que ya dijimos en esta misma publicación en un trabajo dedicado a un Alfa Romeo Spider², tan sólo recordaremos algunos aspectos de la historia de la famosa marca italiana y de la primera “estirpe alfista” posterior a la Segunda Guerra Mundial: los Giulietta. De esta familia, producida entre 1954 y 1965, descienden, como decíamos, los Giulia, que es el conjunto de modelos al que pertenece el modelo que traemos hoy aquí.

ALFA (Anónima Lombarda Fabbrica Automobili) se crea en 1910 y pasa a llamarse Alfa Romeo en 1915, cuando Nicola Romeo consigue tener el control de la empresa. Desde el principio fue una marca interesada en la competición, y fue en este mundo donde consiguió la mayor parte del enorme prestigio que tuvo durante decenios. Hasta la Segunda Guerra Mundial era una compañía que fabricaba coches de lujo y en muy poca cantidad, pero, como les ocurrió a otras, para poder sobrevivir una vez acabada la contienda, tuvo que adaptarse a la nueva situación y comenzar a producir modelos más asequibles y en mucha más cantidad. El Alfa 1900, vendido desde 1950 hasta 1959, fue el modelo que inauguró esta nueva etapa de la marca, y hay un dato sobre él que deja claro por sí mismo que Alfa Romeo había entrado en una época distinta: de él se fabricaron 21.304 unidades, que hacían una cifra superior a lo producido por la marca en sus primeros 29 años de vida³. Pero, aunque obligada por las nuevas circunstancias Alfa tuviera que rebajar el tamaño y la



1.- Giulietta sedán, presentado en la primavera de 1955. Imagen tomada de Internet.



2.- Giulietta Spider, diseñado por Pinin Farina y presentado a mediados de 1955. Imagen tomada de Internet.



3.- Giulietta Sprint, diseñado por Bertone y presentado a finales de 1954. Imagen tomada de Internet.



4.- Alfa Romeo 33 Stradale.

Este modelo es un homenaje al original de 1967. Solo se fabricarán 33 unidades, todas ya vendidas. Se trata del primer Alfa diseñado por Alejandro Mesonero-Romanos. Imagen tomada de Internet (<https://www.elmundo.es/motor/2023/08/30/64ef6594fdddffc13f8b4571.html>).



5.- Alfa Romeo 33 Stradale de 1967. Imagen tomada de Internet (<https://www.elmundo.es/motor/2023/08/30/64ef6594fdddffc13f8b4571.html>).



6.- Peugeot 203.

Presentado en 1948, su diseño continuaba con la moda de los 40: aletas diferenciadas, capó más alto que las aletas delanteras, superficie acristalada pequeña, luneta trasera diminuta... Imagen tomada de Internet.

categoría de lo que fabricaba, no quería renunciar a lo que le había dado durante tanto tiempo su prestigio: el comportamiento deportivo de sus modelos. La publicidad del 1900 lo dejaba claro: *el coche de la familia que gana carreras*. Ése era un principio irrenunciable, y cuando a finales de 1954 se presentó el Sprint, la primera versión de la familia⁴ Giulietta, el conjunto de modelos destinados a sustituir al 1900, todos sus miembros –berlina, cupés, descapotable...– tenían un carácter deportivo, garantizado por montar un motor que, con pocas modificaciones, pudiera servir para ser utilizado en una carrera automovilística y un bastidor que permitiera una conducción alegre si lo deseaba el conductor. La planta motriz estaba construida toda en aluminio (bloque y culata), tenía un doble árbol de levas en cabeza⁵ y había sido diseñada por Orazio Satta⁶. Pero, como decíamos, los tiempos habían cambiado y ya no era posible fabricar coches con el planteamiento anterior a la Segunda Guerra Mundial; ahora resultaba imprescindible producirlos en mucha mayor cantidad, para conseguir un precio de venta al alcance de más compradores; aunque había que lograr que estos nuevos condicionantes no afectaran demasiado a la imagen que se asociaba a la marca: la de un fabricante de vehículos bellos y deportivos. Vehículos de competición... para la calle; y ahora, a diferencia de la etapa anterior, a precios bastante asequibles⁷. En las imágenes –que dejan claro que Alfa conseguía con estos nuevos modelos mantener la pri-

mera de las cualidades relacionadas con ella, la de ser coches bonitos– mostramos tres de las versiones en que se ofreció el Giulietta: el cupé Sprint, primero en presentarse y diseñado por Bertone (figura 3); la berlina, con carrocería obra de la propia marca (figura 1); y el Spider, dibujado por Pinin Farina (figura 2). Solamente de las dos versiones de la berlina, la normal y la TI, se produjeron más de 130.000 unidades; una cifra que, efectivamente, confirmaba que los tiempos habían cambiado: de un solo modelo se habían fabricado casi 7 veces más que de todos los producidos en los primeros 29 años de existencia de la empresa.

Y conviene recordar otra cosa antes de seguir. Estamos acostumbrados desde hace bastante tiempo a que vehículos con carrocerías que podríamos llamar “familiares”, es decir, que no sean cupés, descapotables, deportivos..., tengan una versión potenciada y preparada para la conducción rápida. A muchos les vendrá a la mente el primer Golf GTI de 1976, que puso muy de moda este tipo de coches sobre todo en los años 80, pero durante mucho tiempo esto no era nada normal: los automóviles que tenían apariencia de familiares eran familiares; y más en los casos en que su carrocería no era especialmente baja y tenía tres volúmenes (es decir, con maletero separado⁸) y cuatro puertas. Bien, pues en 1952 el 1900 TI (*Turismo Internazionale*) de Alfa Romeo, *el coche de la familia que gana carreras*, como decíamos más arriba, no respetó esta norma no escrita y se convirtió en



7.- Prototipo Lancia Florida I.

Presentado en 1955, diseñado por Pinin Farina y uno de los diseños más influyentes de la historia del automóvil. Sólo habían pasado 7 años desde la aparición del Peugeot 203, pero los cambios de un diseño a otro son muchos e importantes: laterales lisos, capó a la misma altura que las aletas delanteras, superficie acristalada grande... Se puede decir que desde la aparición del Lancia Florida, hace casi 70 años, el diseño de las berlinas ha cambiado menos que en los 7 años que van desde 1948 a 1955. Imagen tomada de Internet.



8.- Arriba, el Toyota C-HR de 2017, y abajo, el Alfa Romeo Sprint de 1954. Obsérvese la cantidad de aristas de la carrocería del Toyota y la ausencia prácticamente total de éstas en la del Alfa Sprint.



9.- Fiat 1800/2100 (1959), Peugeot 404 (1960) y Morris Oxford V (1959).

Las carrocerías de estos tres modelos estaban inspiradas directamente en el prototipo Lancia Florida I (imagen 7) y diseñadas, como éste, por Pinin Farina. Su silueta “cuadrada”, con los límites anterior y posterior prácticamente verticales, marcó la tendencia en el diseño de las berlinas de los años 60.



10.- Alfa Romeo Giulia GT (diseño de Bertone).

el antepasado común de todas las berlinas deportivas, hibridando lo familiar con lo deportivo⁹. El modelo protagonista del artículo es otro Alfa familiar/deportivo muy poco posterior al 1900 TI, por lo que tiene, entre otros méritos que luego analizaremos, el de ser uno de los primeros representantes de esa nueva “especie” de automóviles.

EL DISEÑO ESTÉTICO DE LOS GIULIETTA

Antes de pasar a hablar de los sucesores de los Giulietta, los Giulia, serie a la que, como ya hemos dicho, pertenece el protagonista del artículo, queremos comentar algunas cosas sobre los maravillosos diseños de los modelos Giulietta diseñados por carroceros externos a la propia marca.

Como ya hemos comentado en alguna otra ocasión¹⁰ los cambios en la estética de los automóviles que se produjeron a finales de los 40 fueron los más rápidos e importantes de la historia de la automoción, y dieron lugar a que en unos pocos años se percibiera el cambio en la apariencia externa de los automóviles como un salto de varios decenios. Cuando se presentó el primer Giulietta, en 1954, ya habían pasado siete

años desde que, como hemos dicho más veces¹¹, el Cisitalia 202 de Pinin Farina¹² estableciera las principales características de la estética del automóvil moderno; aunque el modelo americano Kaiser-Frazer, presentado un poco antes, ya había adelantado la principal: los laterales lisos, sin las aletas diferenciadas (compárense para apreciar esto las figuras 6 y 7). Pero el Cisitalia, además, y a diferencia del modelo estadounidense, colocaba el capó delantero a la misma altura que las aletas, y en conjunto (salvo, quizá, por el pequeño tamaño de la luneta trasera y por la insinuación de aletas traseras) casi podría pasar por un automóvil actual. Era, pues, estéticamente revolucionario y bellissimo, motivos por los que tiene el honor de formar parte de la colección permanente del MoMA de Nueva York¹³.

Estas nuevas características en la forma de las carrocerías se incorporaron a enorme velocidad en la mayoría de los vehículos presentados en los años siguientes. Pero el Cisitalia también puso de moda su aspecto redondeado y escultural, lo que propició que en ese periodo se concentraran muchos de los diseños más bellos de la historia del automóvil, firmados la mayoría por empresas carroceras italianas o por diseñadores de esta nacionalidad contratados por al-

gunas compañías automovilísticas, como el caso de Flaminio Bertoni, que trabajó para Citroën. En esas circunstancias, considerando el prestigio de Alfa Romeo y su relación histórica con los grandes carroceros italianos, era de esperar que los Giulietta fueran bonitos, como de hecho ocurrió: Bertone, Pinin Farina y Zagato diseñaron las versiones especiales, y todos fueron, como decimos, preciosos, auténticas obras maestras (figuras 2 y 3).

Realmente, los años 50 dejaron clara una máxima estética en el diseño de las formas de un automóvil, que se encargó de recordar en una reciente entrevista el nuevo diseñador jefe de Alfa Romeo, el español Alejandro Mesonero-Romanos¹⁴: «Cuantas menos líneas, más elegante es el resultado»¹⁵. Se refiere Mesonero-Romanos a las aristas de la carrocería, a los encuentros de dos superficies curvas; y tiene toda la razón: los mejores diseños automovilísticos de la historia desde el punto de vista de la belleza, salvando alguna excepción, son redondeados y con muy pocas aristas; precisamente lo que establecía la moda de los 50..., pero justamente lo opuesto a lo que se lleva en la actualidad, especialmente en los modelos orientales (compárense, por ejemplo, para entender bien esto, el diseño del Alfa Giulietta Sprint de Bertone y el del Toyota C-HR de 2017 que aparecen en la figura 8)¹⁶.

LOS ALFA ROMEO GIULIA

Como indicamos en el pie de la imagen n.º 7, con el prototipo Lancia Florida I de 1955, Pinin Farina puso de moda un tipo de diseño de carrocería que no resultaba tan redondeado como la mayoría de los anteriores a esa fecha. Los imitadores más directos fueron el Fiat 1800/2100 (que en España se llamó Seat 1500), el Peugeot 404 y el Morris Oxford V (ver figura 9), todos obra de Pinin Farina y con una característica especialmente destacable: las aletas traseras estaban limitadas superiormente por una arista y rematadas por pilotes verticales¹⁷, que en la vista lateral hacían que la parte final de la carrocería estuviera formada por dos líneas prácticamente rectas formando ángulo próximo a 90°. En la parte delantera, sólo en el Fiat la parte superior terminaba en una arista, pero en los tres casos también el remate final delantero de la silueta lateral se percibía como el trasero, con dos líneas casi rectas en ángulo prácticamente de 90°. Cuando, en la evolución de este diseño, el capó y la tapa del maletero se convirtieron en una superficie sensiblemente plana, el conjunto de la carrocería pasó a estar limitado por caras casi planas también, verticales u horizontales, y el conjunto era tan “cuadrado” que algunos llamaban

a estas carrocerías «cajas de zapatos»¹⁸. Las formas esculturales de los años 50 se habían quedado anticuadas, y casi todos los fabricantes comenzaron a preparar diseños más acordes con las nuevas tendencias. Alfa Romeo no iba a ser menos, y a finales de los 50 emprendieron la sustitución de los Giulietta por una nueva familia, cuyo nombre no les debió de provocar demasiados quebraderos de cabeza: “Giulia” era la evolución esperable del nombre “Giulietta”; como si sus modelos hubieran llegado a la edad adulta y ya procediera dejar de utilizar el diminutivo.

Había tres aspectos principales a tener en cuenta para actualizar los Giulietta y convertirlos en Giulia. Primero, el estético, como acabamos de comentar: las versiones berlina de los Giulia debían tener carrocerías tipo caja de zapatos para ir con la moda. Segundo, el mecánico, que no precisaba de grandes cambios teniendo en cuenta que sus motores seguían siendo de los más modernos del mercado; únicamente, subir la cilindrada hasta 1600, considerando que ésa era la tendencia en los competidores¹⁹. Y tercero, el bastidor, que iba a necesitar solamente unos ligeros retoques en los dos trenes respecto a los Giulietta, con los que se podía conseguir, pese al eje rígido trasero, una muy buena estabilidad y un comportamiento más rápido y ágil que el de la mayoría de sus coetáneos²⁰. Alfa colocó frenos de discos a toda la gama al poco tiempo de presentarse el primer Giulia, y el cambio era de 5 marchas en todos, salvo en el primer 1300.

La primera versión en presentarse fue el Giulia TI, en 1962, con motor de 1570 cc y 92 caballos, que se ofreció hasta 1967. Y después de él, y siguiendo un orden cronológico, vinieron el Giulia TI Super (una serie especial de 501 unidades, de 1570 cc, 112 CV y fabricado entre 1963 y 1964); el 1300 (1290, 78, 1964-1971); el Super (1570, 98, 1965-1968); el 1300 TI (1290, 82, 1966-1972); el 1600 S (1570, 95, 1968-1970); el 1600 Super (1570, 102, 1969-1972); el 1300 Super (1290, 89, 1970-1972); el Super 1.6 (1570, 102, 1972-1974); el Super 1.3 (1290, 89, 1974-1977); el Nuova Super 1.3 (1290, 89, 1974-1977); y el Nuova Super 1.6 (1570, 102, 1974-1977)²¹.

Los TI llevaban, desde el principio, cuatro faros colocados –dos y dos– en una parrilla plana delimitada por una tirilla cromada, una característica estética con la que Alfa se adelantó a una moda que llegaría a su apogeo a finales de los 60 y principios de los 70 (recordemos, por ejemplo, el Seat 1430, presentado en 1969)²². El velocímetro era horizontal, la palanca de cambios estaba en el volante y la banqueta delantera era corrida, aunque a partir de 1964 se ofrece con asientos delanteros separados. En los primeros 22.000 ejemplares los frenos eran de tambor. La palanca de cambios se acabó colocando en el suelo y la



11.- Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale (diseño de Bertone).



12.- Alfa Romeo Giulia GTC (diseño de Touring).



13.- Alfa Romeo Giulia Spider (diseño de Pininfarina).

instrumentación pasó a estar constituida por dos relojes redondos con fondo negro²³, como en el modelo que protagoniza este artículo. Hay que decir también que hasta los Nuova Giulia los faros delanteros de los extremos eran más grandes que los otros dos. Los de motor 1300 llevaban sólo dos, aunque cuando pasaron a denominarse “Nuova” la parrilla incorporó los cuatro iguales del Nuova 1.6. Sobre el resto de diferencias técnicas y mecánicas entre las 12 versiones fabricadas no entraremos, puesto que no afectan a la versión que traemos hoy a estas páginas.

Centrándonos en la versión 1600 que nos ocupa, hay que recordar lo que decíamos más arriba: Alfa Romeo inventó el concepto “berlina deportiva”, y eso se nota. Porque, como afirma J. Bonilla²⁴,

hay variantes deportivas derivadas de berlinas de gran serie y berlinas Alfa Romeo. La diferencia es que unas se hacen y otras nacen. Las primeras son casos especiales desarrollados intramuros de las propias factorías o recurriendo a terceros, caso del Ford Cortina Lotus. A las segundas, en cambio, lo del ramalazo atlético les viene genéticamente y a toda la familia. Primero a los redondeaditos Giulietta de los cincuenta y luego a estas cajas de zapatos que son los Giulia de cuatro puertas se les suponen unas altas prestaciones y un comportamiento ágil y desenvuelto *per se*.

Y es que, como ya dijimos, desde sus inicios Alfa fabricó coches deportivos, y eso acabó formando parte inseparable de la personalidad de todos sus modelos. Hasta el punto de que, como recordábamos en otro lugar²⁵, en opinión de algunos (Julio de Santiago e Iván Vicario),

la marca que más y mejor ha mantenido esas sensaciones tan personales durante muchos años es Alfa Romeo. Aunque parezca mentira, en los vehículos modernos de la marca se mantiene ese tacto entre suave, deportivo y eficaz que ya mostraban los 1750, construidos en el tercer decenio del siglo pasado (...).

Las carrocerías de las versiones de los Giulia distintas a la berlina estaban diseñadas, como ocurría con los Giulietta, por los grandes carroceros italianos

del momento. En las imágenes mostramos algunas: el cupé GT de Bertone (1963-1977), diseñado por un joven Giorgetto Giugiaro, que más tarde fundaría su propia empresa de diseño, Italdesign/Giugiaro (figura 10); el Sprint Speciale, también de Bertone, (1963-1966) (figura 11); el GTC de Touring (1964-1966) (figura 12); y el Spider de Pininfarina, un modelo que estuvo en producción hasta los años 90 y que protagonizó otra entrega de esta serie (ver nota 2), cuya primera versión, el “Duetto”, se fabricó entre 1966 y 1969 (figura 13). Además, dos de las versiones de los Giulietta, el Sprint y el Spider, se actualizaron ligeramente y pasaron a llamarse “Giulia” los tres años últimos años de producción (1962-1965), con lo que convivieron ese periodo con algunos modelos de la nueva familia.

LOS ALFA ROMEO POSTERIORES A LOS GIULIETTA Y GIULIA

Deportividad, belleza, modernidad mecánica y calidad eran cuatro de las principales cualidades de los vehículos Alfa Romeo, y la mayoría de los aficionados las conocían; incluso muchos de los menos entendidos. Lo que había cambiado en la percepción del público después de la guerra era que aquellos vehículos que en los primeros tiempos de la marca estaban al alcance de muy pocos, ahora, con precios mucho más bajos, podían ser adquiridos por bastantes más compradores; el porcentaje de la población que podía aspirar a poseer un Alfa Romeo había aumentado enormemente.

En los años 50/60, con los Giulietta, y en los 60/70, con los Giulia, el prestigio de Alfa Romeo no decayó. En cambio, en los modelos que fueron apareciendo a partir de mediados de los 70 las cosas comenzaron a ser diferentes. Seguían teniendo carácter deportivo y sus motores y bastidores continuaban siendo modernos, pero la calidad ya no estaba a la altura de lo que se esperaba de un Alfa Romeo y algunos diseños, sin ser feos, tampoco despertaban excesivo entusiasmo. El prestigio de la marca resultó seriamente dañado y las ventas comenzaron un declive que hizo peligrar la propia existencia de la compañía.

Hace pocos años, el único modelo comercializado por Lancia, el Ypsilon, ofrecido sólo en el mercado italiano, se vendía más que todos los de Alfa Romeo en el conjunto de Europa, y muchos estaban convencidos de que la suerte de la marca estaba echada; probablemente incluso los propios dueños de la empresa. Sin embargo, en 2021 pasó a formar parte de un nuevo macrogrupo automovilístico constituido en enero de ese año: Stellantis²⁶; un grupo gigantesco que engloba 14 marcas: Fiat, Abarth, Alfa Romeo, Lancia, Chrysler, Dodge, Jeep, Ram Trucks, Peugeot, Citroën y DS Automobiles, y cuyos planes, no sólo para Alfa Romeo, sino también para Lancia, otra marca con un pasado glorioso –y en peligro de desaparición, como Alfa–, cambiaron drásticamente. Los nuevos responsables parecen estar convencidos de que la aureola de reputación de las dos no se ha perdido del todo y sigue viva entre muchos clientes, motivo por el que están decididos a devolverles el prestigio que tuvieron en el pasado. De momento, y por lo que respecta a Alfa Romeo, han fichado, como indicábamos más arriba, a un nuevo jefe de diseño, uno de los diseñadores de automóviles más prestigiosos del momento: el español Alejandro Mesonero-Romanos (ver nota 14). Hemos pasado, por tanto, en pocos años, de dar casi por muerta a la firma milanesa a esperar de ella un futuro de lo más prometedor, que confiamos que le permita recuperar la imagen perdida. De momento, el primer diseño de Mesonero-Romanos para Alfa, el impresionante Alfa Romeo 33 Stradale (figura 4) es una reinterpretación del original de finales de los 60 (figura 5), del que sólo se fabricarán 33 unidades a un precio superior al millón de euros. El hecho de que estén ya todas vendidas indica que Alfa Romeo sigue siendo una marca prestigiosa, y su futuro por tanto resulta bastante optimista²⁷.



Vista de tres cuartos.
Fotografía del autor.

EL ALFA GIULIA TI DE JOSÉ ANTONIO FERNÁNDEZ BARTOLOMÉ

Y pasamos a hablar del vehículo protagonista del artículo, el Alfa Giulia matrícula M-535568. Su propietario nos cuenta algunas cosas sobre él:

El coche, un Alfa Romeo Giulia TI, fue adquirido por su primer dueño en 1966. Yo lo compré hace unos meses, en octubre de 2023, y me enteré de su existencia por una conocida, que, al pasar por El Ganso, el pueblo del Camino de Santiago próximo a Castrillo de los Polvazares, se fijó que dentro de un cobertizo en obras había un vehículo antiguo. Me informó sobre su propietario actual, que resultó ser el nieto del que se lo había comprado a su primer dueño, que debía de vivir en Madrid; o, por lo menos, allí lo matriculó. Este segundo propietario era de algún pueblo de esa misma zona, y probablemente lo adquiriera a principios de los años 70, porque en el 76 compró otro Alfa Romeo, un 2000 berlina²⁸, y dejó el Alfa Giulia en El Ganso. Su nieto siempre lo recuerda guardado, nunca en funcionamiento, y, según me ha contado, cuando su abuelo compró el Alfa 2000 le dio el Giulia a uno de sus hijos. Este tercer propietario, tío del que me lo ha vendido, debió de ser el que le cambió el motor, en 1980, según consta en la documentación que se guardaba en el coche. A partir de esa fecha no hizo muchos kilómetros. Considerando las revisiones que aparecen en los papeles, creo que unos 30.000, como mucho.



Alfa Romeo Giulia TI de José Antonio Fernández Bartolomé (vista de la parrilla, con los cuatro faros del modelo TI 1600).
Fotografía del autor.



Vista del interior. Se aprecian en el salpicadero, a la derecha, los tres relojes no originales, añadidos probablemente en los años 70.
Fotografía del autor.

El Alfa Romeo Giulia TI se presentó en 1962, con un motor de 1570 centímetros cúbicos y 92 caballos. Sin embargo, la planta motriz que lleva ahora —desde 1980, como te decía— es de la misma cilindrada, pero con 102 caballos, y es la que montaba el modelo conocido como Giulia Super 1.6, fabricado entre 1972 y 1974. Es básicamente el mismo motor diseñado por Orazio Satta a principios de los años 50 para los Alfa Giulietta, que todavía en los años 60 seguía siendo modernísimo, todo en aluminio, con dos árboles de levas en cabeza y caja de cambios ZF. Las modificaciones respecto al diseño original de principios de los 50 son pocas; principalmente, el aumento de cilindrada. Y las del 1600 de 1962 respecto al que monta ahora consisten en el cambio del embrague mecánico por uno hidráulico, la sustitución del carburador doble por dos dobles Dell’Orto y el incremento de la relación de compresión. Estas dos últimas, junto con un árbol de levas de mayor cruce, eran suficientes para conseguir el aumento de potencia (de 92 a 102 caballos).

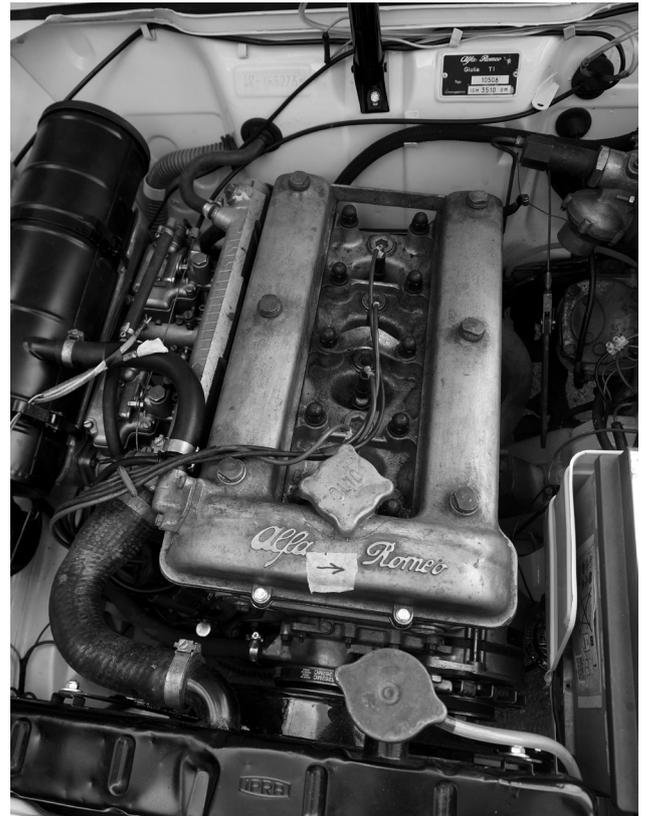


Vista trasera de tres cuartos.
Fotografía del autor.

El color blanco que traía de serie es el conocido en Alfa Romeo como “*Bianco Spino*”, que es el que he utilizado para pintarlo. Los bajos no estaban demasiado mal, pero los laterales estaban pintados de negro, desde la moldura situada hacia la mitad de las puertas hasta abajo. De esa forma disimulaban algunas zonas corroídas o reparadas con soldaduras, que tuve que arreglar, soldando chapa nueva que sustituyera a la dañada. Le cambié enteras las soleras y los refuerzos interiores de los estribos, y le reparé una abolladura de la aleta trasera derecha. Esto era lo que estaba peor de la carrocería, porque los bajos no tenían nada de óxido. En el interior me tapizaron los asientos con un escay lo más parecido posible al original; de manera que, salvo los tres relojes auxiliares que le debieron de poner en los 70, se mantiene casi como de origen.

El motor estaba bastante bien, porque, según consta en la documentación, en el 84 debieron dejar prácticamente de utilizarlo, y los kilómetros que hizo con el nuevo motor, del 80 al 84, no fueron mu-

chos, como te comentaba antes. El periodo posterior a 1984 debe de ser el que recuerda su nieto, que me dijo que no vio nunca el coche en funcionamiento. Hasta ahora he recorrido pocos kilómetros con él, pero parece que está todo correcto; de momento le he hecho la regulación de taqués y he comprobado la compresión de los cilindros, que está bien y es la misma en los cuatro. Habrá que asegurarse de que no consume aceite cuando le haga más kilómetros, pero todo parece indicar que no lo hará, porque el tubo de escape no echa humo blanco y no he percibido ningún síntoma de que pueda ir alguna cosa mal.



Vista del motor, con los dos árboles de levas y, a la izquierda, los carburadores y el filtro del aire.
Fotografía del autor.

A pesar de no haberle hecho muchos kilómetros ya he podido comprobar que lo que se dice sobre el carácter deportivo de los Alfa Romeo es totalmente cierto. Se aprecia en muchas cosas: casi ningún coche de esta época traía de serie dos árboles de levas en cabeza, ni dos carburadores dobles, ni un motor completo de aluminio...; y tampoco era frecuente montar tres silenciosos. La suspensión es muy dura y la estructura tiene mucha rigidez, para conseguir que el coche tenga un comportamiento ágil... Todo contribuye a que tenga ese tacto deportivo tan especial y característico que mantienen casi todos los Alfa Romeo desde los comienzos de la historia de esa marca; se nota que están hechos para correr. La verdad es que es un placer conducirlo, y tengo intención de disfrutar de él durante este próximo ve-

rano circulando por las carreteras secundarias que tenemos en los alrededores de Astorga, con muchas curvas y buen firme, que son las ideales para un coche como éste.

¹ E. Castells Fernández, *Argutorio*, núm. 50, p. 84.

² “Automóviles clásicos en Astorga. Alfa Romeo Spider (1986)”, *Argutorio*, núm. 42, pp. 63-65.

³ I. Vicario Martín, *Coches clásicos*, núm. 92, pp. 56-58.

⁴ Podemos llamar “familia” al conjunto de modelos que llevaban el sobrenombre Giulietta, no sólo porque compartían el mismo apellido, sino porque eran prácticamente el mismo automóvil con distintas carrocerías. Llevaban casi el mismo motor y la misma plataforma, y aunque pudiera haber algunas diferencias de tipo mecánico, en lo esencial eran iguales. En lo que se diferenciaban era en las carrocerías, de cuyos diseños se encargaron algunos de los más afamados carroceros del momento: Bertone, Pinin Farina y Zagato.

⁵ Como muchos lectores de esta publicación no estarán habituados a esta terminología, aclaremos que el conocido como árbol de levas es el elemento que se encarga de abrir y cerrar las válvulas del motor. Por unas entra la mezcla de aire y gasolina y por otras salen los gases de la combustión. Lo normal en esa época –y durante muchísimos años después– en coches de bastante difusión era que el motor tuviera un solo árbol de levas y que éste no estuviera colocado encima de la culata, “en cabeza”, como el de los Giulietta. Por lo tanto, que coches al alcance de bastantes compradores llevaran el árbol de levas en cabeza, y además que éste fuera doble era algo excepcional. Y que todo el motor fuera de aluminio, también (lo habitual era bloque de fundición y culata de aluminio; o incluso ambos de fundición). El motor de los Giulietta era modernísimo, por lo tanto, y estaba pensado para funcionar como el de un deportivo, pudiendo alcanzar revoluciones muy altas.

⁶ J. Bonilla, *Motor Clásico*, núm. 291, pp. 18-21.

⁷ <https://www.alfistas.es/foro-alfistas/threads/5-los-alfa-romeo-giulietta-1955-1965.39/>.

⁸ O, si el motor se montaba detrás, con el espacio dedicado a él diferenciado en un tercer volumen, como ocurría en algunos modelos fabricados en España de los que se acordaran los lectores de cierta edad: Simca 1000 y Renault 8 y 10.

⁹ Para repartir méritos de manera justa hay que decir también que fue la inglesa BMC (British Motor Corporation) la que acabó con otra norma no escrita: la de que los coches familiares, a partir de un cierto tamaño, tenían que tener tres volúmenes. Primero en 1958, con el Austin A40 Farina, de 3,66 m de largo, y después, en 1962, con el Morris 1100, de 3,73, demostró que las carrocerías de dos volúmenes con las ruedas en las esquinas eran mucho más prácticas (sobre todo con la disposición mecánica de motor delantero transversal y tracción delantera) y no tenían por qué resultar feas (para esto último fue fundamental la colaboración de Pinin Farina). Actualmente un coche familiar tiene que ser bastante grande (pongamos que más de 4,5 m de largo) para que tenga tres volúmenes y no siga la configuración anterior. BMC aplicó en los años 60 la idea del Alfa 1900 a coches familiares con carrocería de dos volúmenes con motor delantero transversal y tracción delantera: el Mini Cooper de 1961 y el Morris/Austin 1300 GT de 1969, con lo que resulta evidente que el famosísimo Volkswagen Golf GTI de 1976 y toda su legión de imitadores son deudores no sólo de Alfa Romeo, sino también de la BMC.

¹⁰ “Automóviles clásicos en Astorga. Peugeot 203 (1950)”, *Argutorio*, núm. 36, p. 44.

¹¹ “Automóviles clásicos en Astorga. Fiat 500 L (1971)”, *Argutorio*, núm. 39, p. 95.

¹² Recordamos algo que ya hemos comentado en algún artículo anterior de esta serie: Giovanni Carlo Farina fundó en 1906 la empresa Stabili-

menti Farina, entre cuyos empleados se encontraba su hermano Battista, que se hizo cargo de la compañía en 1930. Battista utilizó su apodo de niño, “Pinin”, para incorporarlo al nombre de su empresa: Pinin Farina. A partir de 1961 el Gobierno italiano le autorizó el cambio de su apellido, de Farina a Pininfarina, con lo que la empresa y sus diseños llevaron desde esa fecha ese nombre, Pininfarina, con las dos palabras unidas.

[https://es.wikipedia.org/wiki/Stabilimenti_Farina#:~:text=Stabilimenti%20Industriali%20Farina%20\(en%20espa%C3%B1ol,%C2%B0%2012%20del%20Corso%20Tortona.](https://es.wikipedia.org/wiki/Stabilimenti_Farina#:~:text=Stabilimenti%20Industriali%20Farina%20(en%20espa%C3%B1ol,%C2%B0%2012%20del%20Corso%20Tortona.)

¹³ <https://es.wikipedia.org/wiki/Cisitalia>.

¹⁴ Nacido en Madrid en 1968, fue director del área de diseño de la empresa automovilística española Seat (subsidiaria del Grupo Volkswagen) hasta octubre de 2020. En 2021 fue nombrado jefe de diseño de Alfa Romeo. Es tataranieto del escritor costumbrista Ramón Mesonero Romanos (https://es.wikipedia.org/wiki/Alejandro_Mesonero-Romanos).

¹⁵ Revista *Automóvil*, núm. 535, febrero 2024, p. 13.

¹⁶ En muchas ocasiones hemos reflexionado sobre este aspecto del diseño de los automóviles; sobre las razones que puede haber detrás de que un alto porcentaje de los diseños actuales de los automóviles no sólo no sean elegantes (si atendemos a lo expresado por Alejandro Mesonero Romanos), sino que, en muchos casos, sean francamente feos. Y creemos que las explicaciones pueden ser varias. Citemos dos posibles: la primera, la del interés de las empresas automovilísticas por los mercados de los países emergentes, con muchos clientes de gustos totalmente ajenos a las tradiciones artísticas occidentales; y la segunda, la fealdad de un gran porcentaje de los estímulos visuales que recibe la mayoría de la población actual, a diferencia de lo que ocurría años atrás, lo que tiene como consecuencia que la educación estética media haya decaído enormemente. En relación con lo último, un amigo me decía hace tiempo: «Es imposible que alguien nacido en Florencia, rodeado desde niño de obras maestras del arte, tenga mal gusto de adulto». Hace unas décadas, casi nada de lo que veíamos diariamente era feo, y hasta los objetos industriales tenían un cierto encanto artístico; pero hoy en día, con tanta fealdad como nos rodea, es difícil que muchas empresas lleguen a la conclusión de que lo bello vende. Me parece que hay que rendirse a la evidencia.

¹⁷ Hay que decir que este detalle estilístico, pilotos traseros verticales colocados rematando unas aletas limitadas superiormente por una arista, ya lo había incorporado un año antes Bertone en el Alfa Giulietta Sprint. Es posible que tampoco fuera el primero en hacerlo, pero si hubo antes algún otro modelo con esta característica estética lo desconozco.

¹⁸ J. Bonilla, *Motor Clásico*, núm. 291, p. 18.

¹⁹ F. de la Rica, *Motor Clásico*, núm. 205, p. 17.

²⁰ J. Bonilla, *ibidem*, p.20.

²¹ F. de la Rica, *ibidem*, pp. 16-17.

²² El primer Alfa que llevaba un frontal con este diseño realmente fue el Sprint Coupé 2000 de 1960, obra de un joven Giorgetto Giugiaro, que con sólo 21 años dibujó la línea de este precioso modelo para Bertone. Ese tipo de parrilla, con dobles faros, delimitada por una tira cromada, inicialmente con lamas metálicas y, desde finales/principios de los 70, negra, fue imitadísima durante casi 20 años.

²³ *Ibidem*, p. 19.

²⁴ J. Bonilla, *ibidem*, p. 18.

²⁵ “Automóviles clásicos en Astorga. Alfa Romeo Spider (1986)”, *Argutorio*, núm. 42, p. 66.

²⁶ <https://es.wikipedia.org/wiki/Stellantis>.

²⁷ Revista *Automóvil*, núm. 535, febrero 2024, pp. 6-15.

²⁸ Este modelo, aunque con una carrocería claramente más larga que la del Giulia (4,39 m frente a 4,14), sólo tenía una distancia entre ejes 6 cm superior, y desde el punto de vista técnico era muy parecido a él. Se presentó en 1968 como Alfa Romeo 1750, con un motor de 1779 cm³, pero pronto, en 1971, salió al mercado la versión 2000, con una cilindrada de 1962 cm³. En realidad, era el mismo motor del Giulia, el diseñado por Orazio Satta a principios de los años 50, al que se le aumentó el tamaño de los cilindros. Primero, el diámetro y la carrera, en la versión 1750, y después solamente el diámetro, en la 2000. Se buscaba un tipo de comprador que, aunque apreciara el tacto deportivo de los Alfa Romeo, prefiriera un tipo de conducción más confortable y quisiera un coche más equipado y mejor acabado. Su carrocería estaba diseñada por Bertone. (https://it.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo_1750/2000_Berlina).