



ALFA ROMEO 33/2

Una de cal y otra de arena



En 1967, y tras un paréntesis de diecisiete años, Alfa Romeo regresó a las pistas de competición. Sin embargo, el Tipo 33 no estuvo a la altura de las circunstancias, y hubo que esperar hasta la aparición de una nueva versión, el T33/2, para que la marca brillase de nuevo en La Sarthe. <<<<

Entre la aparición del primer ALFA (siglas de Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, «Fábrica Lombarda de Automóviles, Sociedad Anónima») en 1911 y la llegada, cuatro años más tarde, del napolitano Nicola Romeo, la firma milanesa había lanzado algunos modelos de notables prestaciones deportivas. Ya en 1912, los pilotos Franchini y Ronzoni tomaron parte en la sexta edición de la Targa Florio al volante de un 24 HP. A partir de entonces, la empresa —

—rebautizada como Alfa Romeo en 1916— tuvo la ocasión de escribir algunas de las más bellas páginas de la historia del automovilismo.

A instancias de un joven llamado Enzo Ferrari, al que se había contratado en 1919 como piloto de pruebas, se creó un departamento deportivo, Alfa Corse, que no duró demasiado por sus elevados costes de mantenimiento. Ferrari, en lugar de rendirse, decidió fundar su propio equipo, la Scuderia, dedicado al

• El Alfa Romeo T33/2 de Nanni Galli e Ignazio Giunti durante las 24 Horas de Le Mans de 1968.

desarrollo de varios modelos de competición para la marca.

Los Alfa Romeo demostraron su valía en el campo de la Fórmula 1 desde el principio. Tras su victoria en las dos primeras ediciones del Campeonato del Mundo, su presencia se hizo habitual en todas las pistas, hasta que, en 1952, la firma decidió apartarse de la competición en protesta por ciertos cambios en el reglamento. Sus últimas apariciones datan de 1953, con



motivo de las Mille Miglia y las 24 Horas de Le Mans. A partir de entonces, se inició un largo paréntesis que duró hasta 1965, año en que la marca reapareció en el circuito de La Sarthe bajo la bandera de una nueva división, Autodelta, aunque con unos resultados muy inferiores a los esperados, pues ninguno de los tres Giulia TZ que se presentaron terminó la prueba.

La escudería contaba con poco más de dos años de vida. Había nacido el 5 de marzo de 1963, tras la absorción de Delta Automobili, una pequeña firma de preparadores que se había distinguido por su gran trabajo con los Giulietta. Bajo la dirección de Carlo Chiti, el equipo se

propuso retomar los éxitos del pasado y vencer en todas las categorías. Los directivos de Alfa Romeo ansiaban un regreso triunfal para la marca y decidieron apostar por los TZ y los T33. Autodelta se convirtió en la primera escudería que utilizó metales ligeros en las suspensiones (titanio para las palancas y aluminio para los brazos), adaptó motores marinos a sus coches y probó nuevos dispositivos, como el turbocompresor. Sin embargo, pese al magnífico currículo de Chiti —había ganado para Ferrari el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 en 1961, y el de coches deportivos en 1960 y 1961—, la situación dejaba mucho que desear.

Los cuatro Alfa que Autodelta presentó a las 24 Horas de Le Mans de 1968 eran modelos de «cola larga», como el pilotado por Baghetti y Vaccarella.

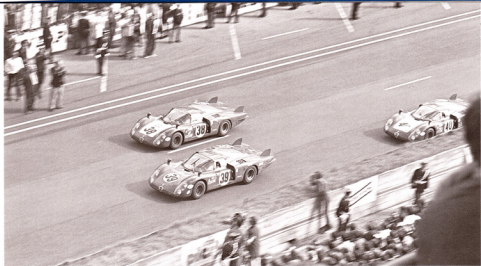
Algunos nombres ligados a la historia de Alfa Romeo

- » **Carlo Chiti:** en 1963 fundó Autodelta, el equipo que en 1967 se convirtió en la división deportiva de Alfa Romeo.
- » **Gioacchino Colombo:** contratado en 1924 como ayudante de Vittorio Jano, proyectó el Alfetta 158 de 1937 y los Ferrari V12 fabricados tras la guerra. En 1947 regresó a las filas de su antigua empresa.
- » **Enzo Ferrari:** en 1919 comenzó a trabajar para la firma en calidad de piloto de pruebas. En 1929 fundó la Scuderia Ferrari, que se encargó del programa de competición de Alfa Romeo hasta 1937.
- » **Vittorio Jano:** gracias a las gestiones de Ferrari, la empresa contrató en 1923 a este brillante

ingeniero que ocupó el puesto de director técnico hasta 1937 y a cuya iniciativa se deben los más bellos Alfa de competición.

- » **Giuseppe Merosi:** fue el primer ingeniero de la firma. Desarrolló el 24 HP de 1920.
- » **Nicola Romeo:** en 1915 tomó la dirección de Alfa. Un año después, se convirtió en accionista mayoritario e impulsó la denominación actual.
- » **Orazio Satta Puglia:** ingeniero aeronáutico, entró en la empresa en 1938. Gracias a sus diseños, Alfa Romeo obtuvo dos títulos de Fórmula 1 tras la guerra.
- » **Ugo Stella:** primer presidente de Alfa, en 1910.





Una etapa incierta

Los bólidos napolitanos no conocían el término medio: o bien vencían sin contemplaciones o bien fracasaban de la manera más estrepitosa, de ahí que su aparición al comienzo de la temporada suscitase no pocas dudas entre el público y la prensa especializada. Sea como fuere, aquel verano de 1967 había una cierta expectación por el Alfa Romeo, conocido como Tipo 33, cuya gestación se había iniciado dos años atrás, poco después del nacimiento de Autodelta.

La puesta de largo no pudo ser peor: el coche dio más problemas de los previstos y apenas tomó parte en unas cuantas competiciones. De hecho, tan sólo venció en una prueba secundaria disputada en el circuito romano de Vallelunga. Se imponía una revisión a fondo si se quería salvar la temporada siguiente. Un año después se presentaba el Tipo 33/2, dispuesto a competir en una categoría con adversarios tan terribles como los Alpine A 220, los Matra MS 630 o los Porsche 908. Sobre un

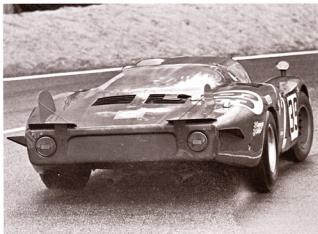
Alfa Romeo no brilló como merecía a principios de la década de 1970.

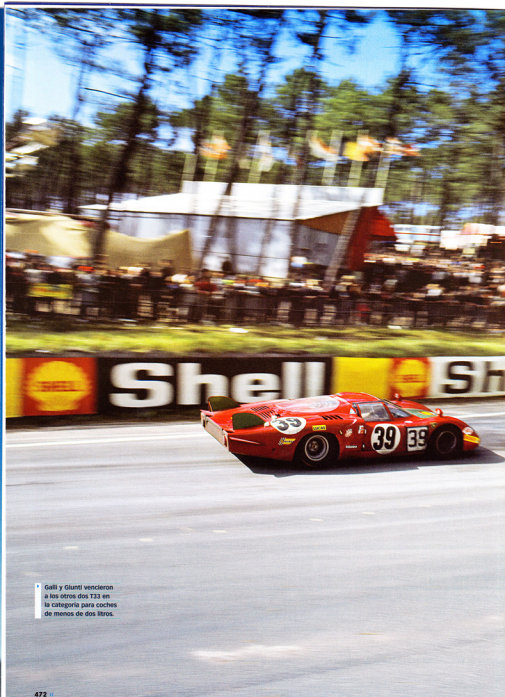
chasis formado por tres tubos de grosor considerable soldados en forma de U y que hacían de depósito de carburante, reposaba un motor que a buen seguro haría las delicias de cualquier aficionado a la mecánica: un V8 concebido por los ingenieros Orazio Satta Puggia y Giuseppe Busso, con 78 mm de diámetro y 52,2 mm de carrera, y capaz de alcanzar

regímenes máximos de 9.600 rpm con un rugido que satisfacería al melómano más exigente; no en vano, la firma siempre se había enorgullecido de la «musicalidad» incomparable de sus máquinas. Elaborado por completo en aluminio, el bloque en cuestión poseía un doble árbol de levas en cabeza con cuatro válvulas por cilindro y desarrollaba una potencia de 270 CV. El coche, con sus 700 kg de peso, ofrecía unas prestaciones excelentes para su época. Al parecer, el trébol de cuatro hojas que ostentaba el logotipo de la marca –y que pudo verse por vez primera en el bólido con el que Ugo Sivocci ganó la Targa Florio de 1923– volvía a dar suerte.

En la edición de las 24 Horas de Le Mans de 1958, el n.º 39 (Galli y Giurtti), el n.º 38 (Dini y Facetti) y el n.º 40 (Biscaldi y Cazoni) terminaron en cuarto, quinto y sexto lugar, respectivamente.

Galli y Giurtti no pudieron hacer nada contra Ford y Porsche, y acabaron a los pies del podio.





• Galli y Giunti vencieron a los otros dos T33 en la categoría para coches de menos de dos litros.

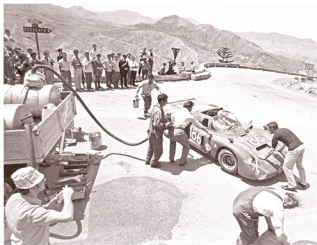
Victoria en Daytona

El 4 de febrero de 1968, los Alfa Romeo Tipo 33/2 hicieron su primera aparición oficial en el circuito de Daytona. Los aficionados aún recordaban las cuatro victorias obtenidas en Le Mans entre 1931 y 1934 –en 1933, la marca llegó a ocupar todo el podio– y confiaban en contemplar un buen espectáculo. Pero los resultados, aunque alentadores, no fueron demasiado buenos: los Porsche 907 se impusieron de inmediato y los T33/2 tuvieron que contentarse con el triunfo en la categoría de vehículos de dos litros.

Tras la derrota sufrida en Sebring, la carrera de Brands Hatch no deparó más que un discreto decimocuarto lugar en la clasificación general, obtenido a duras penas por Galli y Baghetti. El trazado sinuoso del circuito demostró que los Tipo 33 poseían una dirección endeble y una falta de apoyo muy preocupante que los hacían prácticamente incontrolables. En mayo, con ocasión de la Targa Florio, los T33/2 equipados con un motor de 2,5 litros y pilotados por Giunti y Galli, por un lado, y Bianchi y Casoni, por otro, quedaron en segundo y tercer lugar, respectivamente –además del primero y el segundo en su categoría–, mientras que el de Baghetti y Biscaldi, de tres litros, lo hacía en sexto.

Ante tal panorama, había que mejorar la fiabilidad de los modelos. La última cita antes de las 24 Horas de Le Mans tuvo lugar en Alemania, con motivo de los 1.000 km de Nürburgring. El T33/2 de Galli y Giunti, bajo los colores de Alfa Romeo Deutschland, obtuvo la victoria en su clase.

Había llegado el momento de la verdad y Autodelta, lejos de amilanarse, se presentó en el circuito de La Sarthe con cuatro T33/2. Sólo un coche, el pilotado por Baghetti y Vaccarella, se vio obligado a abandonar, ya de madrugada, a causa de un problema en la alimentación. Los tres restantes hicieron gala de una regularidad ejemplar. A medida que la carrera avanzaba,



aumentaban las posibilidades de alcanzar el podio. Por si fuera poco, la ausencia de Ferrari ofrecía a los Alfa Romeo la posibilidad de terciar en el duelo entre los Porsche 907 y 908 y los Ford GT40, sobre todo después de que cayera una tremenda tromba de agua y los italianos demostraran su agilidad en tales condiciones. El n° 18 se permitió incluso adelantar al Matra de Servoz-Gavin y Pescarolo durante la noche, si bien al cabo de unas horas perdería la posición a favor del bólido francés. Por desgracia, el 630 con motor V12 sufrió una grave avería que puso fin a la aventura mientras cruzaba a toda velocidad la recta de Hanaudières. Pese a su ritmo endiablado, el T33/2 de Galli y Giunti no pudo hacer nada frente a la remontada del poderoso Porsche 908 de Stommelen y Neerpasch. Al final, los tres Alfa Romeo

En la Targa Florio de 1968, Nanni Galli terminó en segunda posición con un motor de 2,5 litros.

terminaron en cuarto, quinto y sexto lugar en la clasificación general, además de ocupar los tres primeros puestos de su categoría.

Para la temporada 1969, el T33/2 mutó en T33/3 gracias a la incorporación de un motor V8 cuya cilindrada aumentó hasta tres litros y llevó a los Alfa Romeo a competir junto a los Porsche 908 y los Ferrari 312 P. La evolución, no obstante, fue más allá. El chasis tubular dejó paso a otro monocoque y la potencia, de los 270 CV iniciales, se incrementó primero hasta casi los 310 CV, para pasar luego a los 400 CV.

Lamentablemente, aquel año iba a ser más funesto de lo que se pensaba. El nuevo T33 se fabricó a toda prisa y no se sometió a los controles de seguridad necesarios, un error que pasó una trágica factura en el transcurso de las pruebas realizadas durante el mes de abril en Le Mans, cuando Lucien Bianchi buscaba la mejor manera de ponerlo a punto. Sin saber cómo, perdió el control del aparato y murió a causa del impacto. A pesar del desastre, el Alfa Romeo Tipo 33/3 terminó la temporada con actuaciones notables, gracias en parte a su perfil aerodinámico, pero sin que se hubiese corregido su preocupante falta de fiabilidad.

A lo largo de la temporada siguiente se realizó una gran cantidad de revisiones, hasta el punto de que, ya en las últimas carreras, hubo varias posibilidades de luchar por la victoria.

Ficha técnica

Motor

- » V8 atmosférico en ángulo de 90°
- » Diámetro x carrera: 78 x 52,20 mm
- » Cilindrada: 1.995 cc
- » 4 válvulas por cilindro
- » Doble árbol de levas en cabeza
- » Relación de compresión de 10 a 1
- » Bomba de inyección Lucas
- » Potencia máxima: 270 CV a 9.600 rpm

Transmisión

- » Caja manual de seis marchas

Chasis

- » Tubular, a modo de depósito de carburante
- » Batalla: 2.350 mm
- » Longitud: 3.970 mm
- » Anchura: 1.710 mm
- » Peso: 700 kg

Frenos

- » 4 discos ventilados

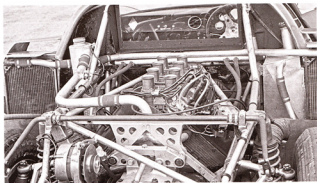
Neumáticos

- » Dunlop



• Teddy Pilette en las 200 Millas de Norisring, en 1968.

El «pequeño» motor de dos litros resultó demasiado frágil dentro del chasis tubular de los T33/2.



En 1971, la escudería venció en Brands Hatch, Targa Florio y Watkins Glen, además de obtener excelentes resultados en el resto de pruebas. El Alfa Romeo se había convertido al fin en un coche de éxito. En 1973 apareció su última evolución, el 33TT3 (con chasis tubular), de 560 kg y un motor de 12 cilindros bóxer (en plano), capaz de desarrollar una potencia de 460 CV a 12.000 rpm. Pese a sus magníficas prestaciones, no tardó en descubrirse que el chasis era demasiado endeble y hubo que reforzarlo, por lo que el peso aumentó en un centenar de kilos.

Tantos cambios no impidieron que la denominación se utilizara hasta 1977, tras haberse mantenido vigente durante casi una década. Sin embargo, cada modelo, lejos de ser una etapa más en la evolución, podía considerarse un coche completamente distinto de su predecesor; y si bien hubo logros más que encomiables, ciertas decisiones tomadas impidieron que Alfa Romeo brillara como era de esperar a principios de la década.

Los pilotos italianos Ignazio Giunti (a la izquierda) y Nanni Galli.

Ignazio Giunti y Nanni Galli

Siendo casi un adolescente, Ignazio Giunti, nacido en Roma en 1940, comenzó a participar en varias carreras de montaña al volante de un Alfa Romeo. En 1966 pasó a formar parte de la escudería Autodelta, para la que ganó el Campeonato de Europa en dicha especialidad. Además de quedar primero en su categoría en la edición de 1968 de las 24 Horas de Le Mans, se colocó en segunda posición en la Targa Florio celebrada ese mismo año. En 1970 pasó a la escudería Ferrari, con la que obtuvo numerosos triunfos en competiciones como Sebring y Targa Florio, entre otras. Pese a su valía

para la Fórmula 1, se vio obligado a ceder su plaza a Regazzoni. Murió en 1971 a causa del trágico incendio que sobrevino a su Ferrari durante los 1.000 km de Buenos Aires.

Giovanni Giuseppe Gilberto, más conocido como Nanni Galli, realizó casi toda su carrera profesional en Autodelta, a cuyas filas se incorporó en 1967. Hasta entonces, había sido un consumado piloto de karts —algo tardío, ya que comenzó en 1964, cuando contaba veinticuatro años—, de Mini Cooper y, finalmente, de Alfa Romeo GTA. En 1969 compitió en Fórmula 1 al lado de François Cevert. Pese a ciertos



éxitos en monoplaza, obtuvo sus mejores resultados con los turismos. Se retiró en 1973, si

bien desde entonces no ha perdido el contacto con el mundo del automovilismo.