

## AUTOMÓVILES CLÁSICOS EN ASTORGA ALFA ROMEO SPIDER (1986)

Pablo Pérez García



El vehículo que traemos hoy a esta sección, el Alfa Romeo Spider<sup>1</sup>, fue presentado en el Salón de Ginebra en marzo de 1966, y el 3 de abril de ese año, menos de un mes después, fallecía Battista Pininfarina (1893-1966), el creador de la empresa de diseño de automóviles encargada de dibujar su línea. Es pues el último coche que diseñó la compañía Pininfarina en vida de Battista<sup>2</sup>, y sólo por eso debe ocupar un lugar destacado en la historia de la automoción, ya que estamos hablando de la empresa que ha creado algunas de las carrocerías más bellas del siglo XX; auténticas esculturas rodantes<sup>3</sup>.

Pero las cualidades del Alfa Spider no son solamente estéticas. Estamos ante un coche que se mantuvo en producción durante casi 30 años, desde 1966 hasta 1993. Y esto es casi una hazaña, teniendo en cuenta que no era un automóvil popular de gran difusión. De hecho, fue el único descapotable europeo que sobrevivió 20 años a la crisis del petróleo de 1973<sup>4</sup>. La conclusión es que los atractivos de este vehículo debían ser muchos para no haberse *extinguido* junto con todos sus coetáneos de la misma *especie*.

Además, cuando se presentó tenía la difícilísima misión de sustituir a su antecesor,

una de las cosas con ruedas más bellas que se fabricaron en Italia, al inimitable Alfa Romeo Giulietta y, luego, Giulia Spider de Pininfarina, un verdadero icono, una escultura magistral solo superada por su versión berlinetta de Bertone y por algún otro italiano con ruedas extraordinariamente “guapo”<sup>5</sup>.

A todo lo anterior hay que añadir otro mérito: el de convivir con el declive de Alfa Romeo desde finales de los años 60. Porque conviene recordar que la calidad de los automóviles Alfa Romeo se derrumbó

en los años 70 y la empresa acabó absorbida por el grupo Fiat en 1987. El Alfa Spider aguantó en el mercado como el último vestigio del enorme prestigio que tuvo la marca en el pasado, especialmente en las décadas de los 30 y los 40.

Nuestro automóvil fue sometido a cuatro actualizaciones o *restylings*: la primera llegó en 1969, modificando en algunos aspectos la línea de la primera versión<sup>6</sup>, la más pura y conseguida; la segunda apareció en 1983; la tercera se presentó en 1986 y fue apellidada *Quadrifoglio Verde*; y en enero de 1990 llegó la última, que se dejó de fabricar a finales de 1993. La versión que nos interesa es la que se fabricó entre 1983 y 1986, que es a la que pertenece el Alfa que traemos a estas páginas. Las modificaciones que se le aplicaron a esta versión respecto a las anteriores se adaptaban en general a los gustos dominantes en esa época, en la que los aditamentos de plástico negro causaban furor. Básicamente consistieron en el añadido de un alerón en el extremo trasero de la carrocería, en la sustitución de los espejos retrovisores exteriores cromados por unos de plástico (solo a partir de 1986) y en el cambio de los limpiaparabrisas plateados por unos negros. Estos retoques no se adaptaban bien al estilo original de mediados de los 60, pero el diseño primigenio del coche era tan bueno que su atractivo permaneció casi intacto.

La unidad que traemos a estas páginas es además de color rojo<sup>7</sup>, el color más italiano, sobre todo en los vehículos deportivos; y se conserva estrictamente de origen, sin ningún aditamento posterior. Su propietario, gran aficionado a los coches transalpinos, es Juan José Fijo de Cabo, propietario del concesionario Fiat de nuestra ciudad, al que también pertenece el Fiat 500 de la anterior entrega de esta serie.

## BREVE HISTORIA DE ALFA ROMEO<sup>8</sup>

En 1906, el francés Alexandre Darracq decide montar una cadena de producción de automóviles en Nápoles y constituye la *Società Italiana Automobili Darracq*. Pero como la industria italiana se concentra en el norte del país, al poco tiempo traslada la compañía al polígono industrial de Portello, cerca de Milán. En 1910 Darracq vende su filial italiana, con la fábrica de Portello incluida, a un grupo de industriales lombardos, que crean la *Anonima Lombarda Fabbrica Automobili* (ALFA).

El nombre de la empresa era por tanto en 1910 solamente «ALFA», pero pronto se le incorpora el «ROMEO» que completa la denominación conocida por todos. Concretamente en 1915, cuando tras la primera crisis de la compañía la *Banca Italiana di Sconto*, dueña de la mayor parte del accionariado, acuerda colocar a Nicola Romeo como apoderado del banco, consiguiendo éste el control de la empresa. En el escudo o insignia que portaban los primeros vehículos Alfa Romeo están presentes, de una u otra forma, elementos que simbolizan a la mayor parte de los protagonistas de estos primeros avatares de la marca italiana: la ciudad de Milán, el acrónimo del nombre de la empresa, Nicola Romeo... y alguna otra cosa que contamos con cierto detalle más adelante.

Alfa Romeo comienza pronto a interesarse por la competición automovilística. A principios de los años 20 contrata a Enzo Ferrari (1898-1988), que es quien se encarga de fichar para la compañía a Vittorio Jano, un genio de la mecánica. Ferrari se convierte desde 1929 en el responsable de las actividades de competición de la empresa, una sección deportiva de Alfa Romeo que denominan *Scuderia Ferrari*. En 1936 llega a Alfa Romeo el ingeniero español Wilfredo Ricart (1897-1974)<sup>9</sup> como director técnico del equipo de carreras de la marca, el *Alfa Corse*. Parece que las diferencias entre Ferrari y Ricart, que nunca se llevaron bien, fueron una de las causas que provocaron la marcha de Enzo Ferrari en 1938, que acabaría fundando en 1948 su propia empresa automovilística. En 1937 el ingeniero Gioachino Colombo sustituye a Jano. La aportación de Colombo se empezaría a notar sobre todo después de la guerra: desde 1946 hasta julio de 1951<sup>10</sup> Alfa Romeo consiguió 27 victorias consecutivas, ganando todas y cada una de las carreras en las que se inscribió. El prestigio deportivo de la marca de Milán ya era pues enorme en los años 50; pero la imagen de Alfa Romeo no se asociaba solamente con bólidos de carrera, sino con magníficos vehículos de calle.

Bajo la dirección de Vittorio Jano se había diseñado el P2, que, junto a los Bugatti T35 marcó las

carreras durante un decenio. Pero también fue Jano el diseñador a partir de 1929 del motor de 6 cilindros y 1752 centímetros cúbicos del Alfa Romeo 6C 1750, un modelo de calle extraordinario que se había presentado en 1925 y que, como decíamos, colaboró a prestigiar enormemente la marca de Milán. Vistió hasta 1954 carrocerías de Touring, Castagna, James Young, Zagato y Pininfarina; algunas bellísimas. Precisamente fue un precioso Alfa Romeo 6C 2500 Touring<sup>11</sup> el que utilizó Mussolini para su último viaje<sup>12</sup>, el cual después de ser localizado en una finca del estado de Nueva York fue maravillosamente restaurado<sup>13</sup> (ver imagen).

Alfa Romeo era hasta el final de la Segunda Guerra Mundial una marca de lujo que producía muy pocos coches. Sin embargo, a diferencia de otras muchas de sus características –Hispano Suiza, Packard, Isotta Fraschini...– supo encontrar la manera de sobrevivir a la debacle generalizada entre este tipo de marcas al acabar la guerra. El primer automóvil de esta nueva época fue el 1900, que fue también el primero en utilizar carrocería autoportante<sup>14</sup>, y sus 21.304 unidades fabricadas entre 1950 y 1959 superaron a toda la producción de la marca en sus primeros 29 años de vida<sup>15</sup>. Este modelo introdujo un nuevo concepto de coche, la berlina de altas prestaciones para uso cotidiano, que como decía su afortunado eslogan era *el coche de la familia que gana carreras*<sup>16</sup>; una imagen de Alfa Romeo que todavía perdura entre el gran público.

Tras el Alfa 1900, la marca lanza entre 1955 y 1962 los modelos de la familia Giulietta<sup>17</sup>; entre ellos el bellísimo Alfa Giulietta Spider ya comentado más arriba, inmediato predecesor del coche que traemos a estas páginas.



Evolución del escudo de Alfa Romeo.



El Alfa Romeo 6C 2500 Touring en el que intentaron huir de Italia Mussolini y Claretta Petacci en 1945. La imagen muestra su aspecto después de la restauración a la que fue sometido hace unos años.



El Alfa Giulietta Spider.



El modelo del Alfa Spider que se presentó en 1966. Monta llantas de chapa agujereadas y tapacubos. A partir de la segunda serie, presentada en 1969, se empezaron a utilizar las llantas de aleación ligera.



El modelo de 1966 visto de perfil. La forma tan característica de su trasera le valió el apelativo de *Osso di sepià* («Hueso de sepia»).



El interior de la primera versión, con su precioso volante de madera, típico de Alfa en esa época; salpicadero de chapa, del color de la carrocería; marcadores redondos con arillo exterior cromado; y en el centro el logo de Pininfarina al lado del escudo de Alfa.



El modelo llegado en 1969. Muy similar al primero, pero con la cola truncada (*coda tronca*), modificación que le hizo perder su apodo de *Osso di sepià*.



La versión fabricada entre 1983 y 1986. Los elementos más desafortunados estéticamente probablemente sean el faldón delantero, que no deja de parecer un añadido poco integrado en el conjunto; los espejos retrovisores negros, en vez de cromados; y el alerón trasero de goma negra. Los pilotos traseros tampoco resultaban muy atractivos. A pesar de estos detalles el precioso diseño general sigue siendo evidente.



En 1986 se le realizaron algunos nuevos pequeños cambios. Un faldón distinto, más integrado que el anterior; unos poco agraciados estribos y unas nuevas llantas de aleación, en nuestra opinión, bastante más feas que las precedentes.



La última versión mejoraba bastante estéticamente a la anterior. El faldón delantero estaba mucho más integrado en el diseño general; los estribos también; los espejos retrovisores eran del color de la carrocería; y desaparecía el alerón negro trasero, cambiándose también los pilotos, que resultaban mucho más bonitos que los de los modelos de los años ochenta.

## EL ESCUDO DE ALFA ROMEO

Desde 1910, cuando se fundó ALFA, su escudo<sup>18</sup> incorporaba dos símbolos de la ciudad de Milán: una cruz roja y una serpiente devorando a un hombre. La cruz recuerda a la que llevaba el batallón lombardo embarcado en la primera cruzada en 1095, dirigido por Ottone Visconti<sup>19</sup>. En cuanto a la serpiente con cabeza de dragón, el *biscione*, formó parte desde finales del siglo XIII del escudo de armas de los Visconti<sup>20</sup>.

Entre 1910 y 1915 el escudo de Alfa era circular y tenía dos partes: en el lado izquierdo estaba la cruz roja sobre fondo blanco, y en el derecho la serpiente devorando un enemigo humano. Un nudo tipo Saboya servía para separar las palabras *ALFA* y *MILANO*. Las letras, inicialmente doradas, pasaron a ser blancas en 1913. Después de que Nicola Romeo se hiciera con la empresa en 1915, se añadió la palabra *ROMEO*,

separada de *ALFA* mediante un guion. En 1925 Alfa Romeo ganó el primer campeonato mundial Grand Prix, motivo por el que se incorporó al escudo una corona de laurel plateada alrededor de la circunferencia. También las letras y los nudos se convirtieron en plateados a partir de ese cambio. Cuando Italia pasó a ser una república, los nudos estilo Saboya –que recordaban que esa familia real había gobernado Italia previamente– se sustituyeron por unas líneas onduladas. Desde el año 45 hasta el 50 el escudo sería de metal estampado de color rojo (*rosso Alfa*).

Otro cambio se realizó cuando se inauguró en 1971 la nueva planta de la empresa en Nápoles. Se eliminó la palabra *MILANO* puesto que Alfa Romeo ya no se vinculaba exclusivamente a Milán, y se simplificó el diseño de todos los elementos, desapareciendo también el guion entre las palabras *ALFA* y *ROMEO*. Las últimas pequeñas modificaciones corresponden a los años 1982 y 2015 (ver imagen).



## EL ALFA SPIDER

La conocida como *serie 105* de Alfa Romeo se inició en 1962 y constituye sin duda uno de los grandes éxitos de la firma del *biscione*. Esta familia fue conocida como *Giulia*, y el paso de *Giulietta* a *Giulia* podría interpretarse como una de las maneras que utilizó la marca para indicar que ya había llegado a la edad adulta. Como dijimos más arriba, la saga *Giulietta* permitió a Alfa adaptarse a los nuevos tiempos que llegaron tras la guerra, y sobrevivir, algo que no consiguieron muchísimas otras marcas de lujo. En los siete años que estuvieron en el mercado se vendieron 180.000 unidades de *Giuliettas*, cuando desde 1919 hasta 1955 (año del nacimiento de la saga) la compañía había vendido poco más de 35.000 vehículos. Pero la llegada de los *Giulia* superó con mucho las ventas de la familia anterior, fabricándose más de un millón de unidades. Una producción que hizo que Alfa Romeo se convirtiera en una gran industria del automóvil, y que fuera necesario construir un nuevo complejo en Arese capaz de producir 250.000 coches anualmente<sup>21</sup>.

Y si hemos de buscar una persona a la que podamos considerar como la principal responsable de que Alfa Romeo no sólo sobreviviera a la crisis posbélica, sino que consiguiera convertirse en una gran industria sin perder la mayor parte de su imagen, prestigio y carisma, ese hombre es Orazio Satta (1910-1974). Satta estudió ingeniería mecánica e ingeniería aeronáutica, y se unió al departamento de diseño de Alfa en 1938, trabajando bajo la dirección de Wilfredo Ricart. Siguió a Ricart como Jefe de Diseño en 1946, supervisando el desarrollo de todos los modelos que llegaron después: el 1900, los Alfa *Giulietta*, los *Giulia*, el Alfa Romeo Montreal y el *Alfetta*. Se convirtió en 1951 en Director General, y entre 1969 y 1973 en Vicepresidente General, antes de enfermar y tener que retirarse<sup>22</sup>.

Como decíamos, hubo muchos *Giulia*: berlina, coupé, cabrio, series especiales..., pero el que nos interesa aquí es el Spider. Al principio de este artículo ya comentábamos que la primera serie de este modelo se presentó en 1966 y continuó en producción hasta 1969. La propia Alfa le puso el sobrenombre de *Osso di sepiá* («Hueso de sepia»), pero no debía de estar muy convencida de que fuera el apodo más acertado puesto que aceptó la propuesta del poeta Leonardo Sinisgalli de convocar un referéndum para buscar otro apelativo. Se obtuvieron 140.501 respuestas<sup>23</sup>, y resultó ganador Guidobaldo Trionfi, que sugirió el nombre de *Duetto* («Dúo»)<sup>24</sup>, aunque no se pudo registrar oficialmente y fue denominado simplemente Alfa Romeo Spider 1600<sup>25</sup>.

Este concurso tan original despertó desde el principio muchas simpatías por el modelo, lo que, unido a la enorme publicidad que le supuso el aparecer como el coche de Dustin Hoffman en la película *El graduado* (1967), hizo que el coche resultara muy conocido en la segunda mitad de los sesenta. Estas circunstancias seguro que influyeron –junto con su precioso diseño– en el hecho de ser tan longevo, algo, como indicábamos al principio, excepcional en un tipo de vehículo como éste; tan excepcional como el sobrevivir durante las peores décadas para los descapotables de dos plazas, las de los 70 y 80. De hecho, como sugiere Andreas Borchmann<sup>26</sup>, cuando Toshihiko Hirai propuso en 1989 a Mazda fabricar un coche de estas características, debió de recibir una respuesta más o menos como ésta: «¿Un biplaza descapotable y deportivo? Eso no lo quiere nadie hoy en día». Afortunadamente Mazda hizo caso de su propuesta y fabricó el MX-5, que en su primera generación vendió más de 140.000 unidades, a pesar de que el mercado parecía dar la razón a los responsables de la marca japonesa, porque cuando se puso a la venta el MX-5 sólo se encontró con un rival; el Alfa Romeo Spider, precisamente.



Detalle del escudo frontal del Alfa Romeo Spider del astorgano Juan José Fijo de Cabo.

Quizá por el hecho de tener que sustituir a la obra maestra con ruedas que era su antecesor, el Alfa *Giulietta* Spider, la gestación del Alfa Spider no fue fácil ni breve. Sus líneas empiezan a definirse nada menos que 10 años antes de su presentación, cuando Alfa presenta el prototipo *Super Flow*; después, en 1959, aparece otro *concept car*, el *Super Sport*, del que Alfa toma algunas ideas para el Spider; y en 1960, el proyecto *Coupe Speciale* ya se parecía mucho, sobre todo en la zaga, al modelo definitivo. Hubo todavía otros dos prototipos antes de llegar al diseño final: el *Giulietta SS Spider Speciale* de 1961 y el *Giulietta Coupe Speciale* de 1962<sup>27</sup>.

Como indicábamos al principio, el Alfa Spider tuvo cinco generaciones. Entre 1966 y 1969 se mantuvo el diseño original «Hueso de sepia» y el apelativo no oficial *Duetto*; en 1969 se le eliminó una sus más personales características estéticas, la forma de la zaga, que había dado lugar a su apodo *Ossò di sepià*, rematándola ahora verticalmente, en un estilo que se ha denominado *Coda tronca* («cola trunca»), con lo que se dejaron de emplear los dos apodos<sup>28</sup>; el diseño de 1969 aguantó hasta 1983, año en el que, como ya comentamos más arriba, debido a los gustos imperantes en esos momentos, se le añadió un aditamento de plástico negro en el extremo posterior, se le colocaron unos parachoques distintos, también negros, y se le incorporó un faldón delantero de diseño no muy afortunado; la versión de 1986 insistía en algunos de los añadidos *ochenteros* de la anterior y se denominaba *Quadrifoglio Verde*; y, finalmente, la última serie, que llegó en enero de 1990, resultaba quizá más estética en algunos aspectos que las dos anteriores al eliminarse los aditamentos de plástico negro y mejorarse el diseño de la zaga y del frontal.



El Alfa Spider en vista lateral.

Desde el punto de vista técnico hay que decir que el primer Alfa Spider montaba un espléndido motor de cuatro cilindros en línea de Alfa, todo de aleación, con dos árboles de levas en cabeza y 1600 centímetros cúbicos de cilindrada, empleado también por otros miembros de la familia Giulia. Era uno de los propulsores más modernos de su época en vehículos de gran producción. Pero como el Spider estuvo tantos años en el mercado llegó a utilizar casi todos los motores de doble árbol en culata fabricados por Alfa entre 1966 y 1993. En la versión Junior, vendida entre 1968 y 1977, se empleó uno de 1300 cm<sup>3</sup>; también se utilizó uno de 1779 cm<sup>3</sup>, el mismo que llevaba la versión coupé de la saga Giulia, que en el Spider se ofreció entre 1969 y 1972 en los modelos denominados *Spider Veloce*; y desde 1971 hasta el final de la producción existió con un motor de 1962 cm<sup>3</sup>, a veces

conviviendo con versiones que montaban otras mecánicas, y a partir de 1990 en solitario. Como ésta es la cilindrada de la unidad que traemos a estas páginas, conviene aclarar que los Spider que llevaron este motor se llamaron *2000 Veloce*, desde 1971 a 1982; *2.0*, entre 1983 y 1986, que es la versión que nos ocupa; *2.0 Quadrifoglio Verde*, entre 1986 y 1989; y *2.0 I<sup>29</sup>* desde 1989 hasta el final de su producción<sup>30</sup>.

En cuanto al bastidor, hay que decir que no resultaba tan avanzado como la mecánica, puesto que montaba un eje rígido en el tren trasero, pero le permitía un buen comportamiento dinámico para la época; aunque en los últimos años de su vida comercial desentonaba algo con sus competidores más modernos, sobre todo en cuanto a la rigidez del chasis, que se retorció mucho más que el del Mazda MX-5, por ejemplo. Eso sí, su comportamiento, con sus virtudes y defectos, era típicamente Alfa:

(...) Hay marcas que imprimen un sello personal a sus modelos y, en cuanto uno se sienta a sus mandos, lo detecta. Esto sucede con fabricantes como Jaguar, Rolls o los Range Rover, pero para el que esto escribe, 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 tercer decenio del siglo pasado (...)<sup>31</sup>.

Y vamos a darle sin más la palabra a Juan José Fijo de Cabo para que nos hable de su Alfa Spider 2.0 de 1986:

Este coche se lo compré en 2008 a su segundo dueño, una persona que tenía una empresa de estructuras metálicas, que me contó que el primer propietario poseía varias estaciones de servicio en Alicante y decidió deshacerse de él a mediados de los años 90. Realmente no se lo pagó en metálico, sino que se lo entregó para cubrir una parte de los gastos de las obras que su empresa de estructuras realizó en una de las estaciones de servicio. En la zona del levante español la crisis llegó algo antes que aquí, por lo que muchos empresarios se vieron en la obligación de vender algunas de sus propiedades. Era un buen momento, pues, para comprar vehículos antiguos en esa parte de España.

Yo en esa época adquirí varios coches, y estaba buscando un Alfa Romeo descapotable. Lo vi en Internet, en *milanuncios*, y por teléfono me explicó su dueño que estaba en perfectas condiciones y totalmente de origen. Pero el viaje a Valencia, que

es donde se encontraba, es muy largo, y necesitaba tener ciertas garantías de que eso que me decía era cierto. El propietario, ante mis dudas, me comentó: *Si vienes y no me lo compras porque compruebas que el coche no está como te digo, te pago el viaje. Mira si estoy seguro de que no te va a decepcionar.* Y, efectivamente, el coche estaba perfecto, con lo que lo adquirí sin dudar.



Logotipo de Pininfarina del Alfa de Juan José Fijo, propio de los Alfa Spider fabricados a partir de 1986.

El vehículo estaba, como digo, tan bien conservado que ahora mismo sigue como lo compré; no le he hecho nada salvo regularle los carburadores, un problema que por otra parte no me ocultó el vendedor. Todo indica que ha sido excepcionalmente bien cuidado, porque la mala regulación de los carburadores sólo demuestra una falta de pericia del mecánico que intentó solucionarlo; no otra cosa. Hay que tener en cuenta que estos carburadores dobles no resultan nada fáciles de ajustar. El resto, como te comento, está perfecto: todos los elementos de goma mantienen la elasticidad y el color; como el alerón trasero, los marcos de parabrisas y ventanas, los parachoques... Incluso los no visibles, como los soportes del motor (*silentblocks*) y en general todos los que forman parte del bastidor o del motor. También está impecable la pintura, y no se aprecian zonas oxidadas o rayadas en ninguna parte. Fíjate en el interior del maletero, con su moqueta de revestimiento en perfecto estado y la pintura también. Todo indica, pues, que el coche no sólo fue extraordinariamente bien cuidado por sus dos primeros propietarios, sino que toda su vida la ha pasado a resguardo de la intemperie. De otra manera no se explicaría no solamente el excepcional estado de conservación de todo lo que te acabo de comentar, sino, por ejemplo, que los tres escudos de plástico de Alfa Romeo (el del capó, el de la trasera y el del volante) estén como nuevos, sin el más mínimo indicio de decoloración. Por no hablar de la capota, que parece recién estrenada.

No tiene muchos kilómetros. Ahora marca setenta y tantos mil, y me parece que el primer propietario le debió de hacer unos 30.000 en los 10 o 12 años que lo tuvo en su poder. El segundo también le hizo pocos, y yo de momento tampoco lo he utilizado demasiado.

Es de destacar que ninguno de sus dos primeros dueños le añadió nada que no viniera de origen, salvo esta bandera italiana que tiene en las dos aletas de

lanteras. No se la he quitado porque no queda mal; de hecho hasta pudiera pensarse que viniera con el coche, aunque sé que no porque no se la he visto a ningún otro. Los espejos exteriores negros los pintó el anterior propietario porque estaban algo rayados. Esta versión que estuvo en el mercado tres años, desde el 83 al 86, ofrecía, creo que serie, estas, desde mi punto de vista, preciosas llantas de aleación. En la segunda generación, la conocida como *coda tronca* («cola truncada»), me parece que llevaba de serie llantas de chapa, y ofrecía como opción las de aluminio, que eran iguales a éstas. Por cierto, te diré que a la primera serie la llamaban *Duetto* porque la forma de la trasera era muy parecida a la delantera. Las dos siguientes versiones (1986-1990 y 1990-1993) también llevaban llantas de aleación, pero, para mi gusto, bastante menos bonitas que las que monta éste. Respecto a la primera serie del *coda tronca* los principales cambios exteriores fueron los parachoques; los espejos retrovisores, que pasaron de cromados a negros a partir del 86; y el diseño de la parte trasera, con diferentes pilotos y el añadido del alerón de goma negro.

El interior, como ves, también está muy bien conservado. Solamente tiene un pequeño roto el asiento del piloto, provocado, casi con seguridad, por sentarse encima del extremo metálico del cinturón de seguridad. Es algo que tiene fácil arreglo, pero en general el cuero de los asientos se mantiene perfectamente y no es necesario tapizarlos. Hay mucho plástico en el salpicadero y en todo el interior, pero tratándose de un coche de los años 80 esto es algo inevitable. Afortunadamente se han conservado muchos elementos cromados en el exterior: límites exteriores de ventanas, parabrisas y derivabrisas, banda en la parte superior de las puertas, manecillas... Es una pena que en esa época no estuviera de moda lo retro, como ahora, porque si hubiera sido así probablemente le hubieran mantenido los arillos cromados de los marcadores, y quizá hasta el salpicadero de chapa pintada del color de la carrocería de la primera versión.

El motor, de 2000 centímetros cúbicos, está también perfecto, y, salvo lo de la regulación de los carburadores que te comenté antes y un cambio de bujías y de cables, no hubo que hacerle nada; aunque ahora el radiador está picado, y es algo que le repararé en cuanto pueda. Tiene dos árboles de levas en cabeza, es todo de aleación y suena de maravilla. Con la potencia que tiene (128 CV) y su reducido peso (poco más de 1000 kilos) anda como un coche actual. Yo creo que cuando se presentó el vehículo, en 1966, este tipo de motor, que era el mismo que montaba toda la familia Giulia (aunque con distintas cilindradas) debía de ser de los más modernos del mundo en coches populares. Ten en cuenta que la mayoría de fabricantes usaban bloques de fundición (algunos hasta culatas de ese material) y árboles de levas laterales con válvulas accionadas por



varillas y balancines. Tampoco era nada corriente la caja de cambios de 5 velocidades. Algunos deportivos de esa época montaban un cigüeñal de sólo tres apoyos, en lugar de los cinco que tiene el Alfa. Todas estas características convertían a este motor, como te digo, en uno de los más modernos y fiables de esos años.



Vista frontal del Alfa Spider.

La verdad es que creo que hice una estupenda compra con este coche, que no resultó caro para su estado de conservación, ya que pagué por él 5.300 euros, más los 200 de la matriculación. Además, yo creo que este color rojo (*rosso Alfa* AR530, según puedes ver que se indica en esta placa del maletero) es el que mejor le queda. A ver si puedo disponer de tiempo para disfrutarlo más, porque es un placer su conducción, sobre todo con ese sonido del motor tan especial y tan «Alfa». Ahora los coches han mejorado mucho, pero con tantas asistencias electrónicas no te permiten disfrutar de la conducción como antes. Además, los motores modernos tienen sonidos totalmente impersonales, por lo que pilotar un automóvil como éste te supone recuperar aquellas sensaciones que hoy no te proporciona ningún vehículo nuevo.

\* Las fotografías del Alfa Romeo Spider de Juan José Fijo de Cabo han sido realizada por la empresa astorgana de fotografía Imagen MAS.

1

Término empleado para indicar un tipo de carrocería descubierta. Al igual que otros similares, deriva de la terminología usada en la época de los coches de caballos. Al parecer, dicho nombre tuvo su origen en la semejanza entre la forma de un coche arrastrado por un solo caballo, dotado de 4 ruedas muy altas y tan ligero que parecía frágil, con el aspecto de una araña (en inglés, *spider*). Esta carrocería surgió en Gran Bretaña en torno a 1860 de una idea de algunos carroceros, que quisieron ofrecer a la clientela un vehículo que uniese a la ligereza del tilbury, vehículo de 2 plazas y 2 ruedas, la disponibilidad de 4 plazas del phaeton. Este resultado se obtuvo aligerando al máximo el bastidor, las ruedas, los ejes y los asientos. El vehículo resultante tenía 2 cómodas plazas delanteras, protegidas eventualmente mediante un techo plegable, y 2 más ocasionales situadas sobre un sobrio asiento trasero destinado a los sirvientes. El eufemismo del 2+2 posee, por tanto, más de 100 años.

El fabricante de coches de caballos Holmes de Dublín fue el primer sorprendido por el aspecto de sus tilbury-phaeton, cuyas pequeñas cajas suspendidas sobre ruedas tan altas le sugirieron la imagen de una araña, tanto que dio a sus creaciones el nombre de *spyder*, aunque la palabra araña se escribe en inglés sin la «y».

A pesar de su origen inglés, dicho término casi nunca fue empleado por los constructores anglosajones en el sector automovilístico. La palabra ha adoptado un significado bastante distinto del original, designando un automóvil descubierto de 2 plazas y con un compartimento trasero, empleado para el transporte de equipajes o para la colocación de 2 asientos eventuales.

(<https://diccionario.motorgiga.com/diccionario/spider-definicion-significado/gmx-niv15-con195618.htm>)

<sup>2</sup> Iván Vicario Martín, *Coches clásicos* n° 92 (p. 56).

<sup>3</sup> Un célebre arquitecto, cuyo nombre no recuerdo, declaró después de recibir un importante premio que con el tiempo se consideraría a determinados automóviles como algunas de las mejores esculturas del siglo XX.

<sup>4</sup> Otros dos célebres *spider* de los 60 también permanecieron bastante tiempo en el mercado: el inglés MG B (hasta 1980) y el italiano Fiat 124 Spider (hasta 1985). Los dos eran, como el Alfa, diseños de Pininfarina.

<sup>5</sup> Ramón Roca, <https://8000vueltas.com/2013/08/27/alfa-romeo-spider-y-el-duro-paso-del-tiempo>.

<sup>6</sup> Especialmente en la parte final de la trasera, que dejó de ser redondeada y se convirtió en troncada (*tronca*, en italiano).

<sup>7</sup> *Rosso* Alfa.

<sup>8</sup> [https://es.wikipedia.org/wiki/Alfa\\_Romeo](https://es.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo)

<sup>9</sup> Célebre sobre todo por haber sido el diseñador en los primeros años 50, ya de vuelta en España, de los famosos deportivos Peugeot Z-102.

<sup>10</sup> Cuando sufrió su primera derrota en el Gran premio de Inglaterra, en el circuito de Silverstone, precisamente a manos de Ferrari y de José Froilán González, un piloto de ascendencia leonesa (ver *Argutorio* n° 33, pp. 52-58).

<sup>11</sup> El Alfa 6C 2500 fue presentado en 1939. Su motor de 2500 centímetros cúbicos fue diseñado por Colombo, ya que, como se dijo más arriba, Jano había sido despedido en 1937.

<sup>12</sup> Lo cuenta Graeme Hurst en el número 15 de la revista *Auto Bild Classic España* (p. 46).

(...) Mussolini acababa de ser depuesto al final de la Segunda Guerra Mundial y huía en una comitiva que incluía un Alfa Romeo 6C Sport Berlinetta de 1939 carrozado por Touring. Este modelo había sido un regalo para Claretta Petacci, su amante desde que la conoció allá por 1929. Al final, ella murió junto a su amado cuando el convoy fue interceptado por un ejército de partisanos deseosos de venganza... y de sangre. La foto de los dos cuerpos colgados boca abajo junto a una gasolinera a las afueras de Milán es sencillamente escalofriante (...)

<sup>13</sup> La increíble historia de este Alfa Romeo se relata con detalle en la revista citada en la nota anterior (pp. 46-51).

<sup>14</sup> Es decir, una carrocería que carece de bastidor o, mejor dicho, estructura en que la propia carrocería desempeña las funciones de aquél, constituyendo un conjunto único y resistente que se denomina también monocasco.

(<https://diccionario.motorgiga.com/diccionario/autoportante-carroceria-definicion-significado/gmx-niv15-con193044.htm>)

<sup>15</sup> Iván Vicario Martín, *Coches clásicos* nº 92 (pp. 56-58).

<sup>16</sup> [https://es.wikipedia.org/wiki/Alfa\\_Romeo](https://es.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo).

<sup>17</sup> Esta denominación dio lugar, como explica Javier Fernández en el *Diario de León* ([www.diariodeleon.es/noticias/revista/razones-sentimentales-giulietta\\_498346.html](http://www.diariodeleon.es/noticias/revista/razones-sentimentales-giulietta_498346.html)), a

una mágica leyenda (rigurosamente «falsa», como casi todas – ahí está su gracia–) atribuida a una dama italiana que decía: *en Alfa hay muchos «Romeos» y muy pocas «Giuliettas»* –o algo parecido–).

<sup>18</sup> Todo lo que explicamos del escudo de Alfa en las líneas que siguen está tomado del libro *Logos de coches. Guía de carbadges de todo el mundo*, de Giles Chapman, editorial Océano-Ámbar, 2008.

<sup>19</sup> Nos lo cuenta Giles Chapman en el libro citado en la nota anterior:

(...) A la cabeza de este ejército que marchaba hacia Tierra Santa iba Ottone Visconti, señor de Ivorio y Oleggio Castello, y uno de los ancestros de la familia Visconti, que trescientos años más tarde gobernaría Milán. Cuando el batallón lombardo regresó a Milán, la ciudad adoptó el motivo de la cruz como su escudo de armas municipal, como reconocimiento al valor mostrado por sus caballeros en la causa sagrada.

<sup>20</sup> Sigamos de nuevo a Giles Chapman:

(...) La historia que hay detrás de la serpiente es más curiosa. Se remonta al siglo VI, cuando las tribus lombardas germánicas invadieron y luego se asentaron en el norte de Italia. Creían que una serpiente sobre un campo azul traía suerte, y usaron el símbolo en sus estandartes. Cuando Matteo Visconti se convirtió en señor de Milán en 1295, les pidió a algunos de sus cortesanos más instruidos que ennoblecieran un pasado poco glorioso. Eligieron una asociación con los colonizadores lombardos, y de ese modo la serpiente pasó a ser el emblema del escudo de armas de los Visconti. Para reforzar aquel vínculo imaginario entre el clan Visconti y el antiguo pueblo germánico, se inventaron un nuevo mito, según el cual un lombardo llamado Umberto, ancestro de Matteo, había liberado las tierras que rodeaban la ciudad de un terrible dragón. Así fue como los diseñadores heráldicos de la corte crearon el *biscione*, que tenía el cuerpo de la serpiente lombarda y la cabeza de dragón.

<sup>21</sup> Marcel Moix, revista *Clásicos exclusivos* nº 81 (p. 26).

<sup>22</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Orazio\\_Satta\\_Puliga](https://en.wikipedia.org/wiki/Orazio_Satta_Puliga).

<sup>23</sup> Marcel Moix, revista *Clásicos exclusivos* nº 81 (pp. 29-30).

<sup>24</sup> El porqué de este apelativo no está claro. Puede ser por sus dos plazas, por su doble eje de levas o incluso por el parecido entre las formas delantera y trasera de su carrocería.

<sup>25</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Orazio\\_Satta\\_Puliga](https://en.wikipedia.org/wiki/Orazio_Satta_Puliga).

<sup>26</sup> Revista *Auto Bild Classic España* nº 5 (p. 92).

<sup>27</sup> Iván Vicario Martín, *Coches clásicos* nº 92 (p. 56).

<sup>28</sup> Lo que parece confirmar como origen del apelativo *Duetto* el parecido entre la trasera y la delantera: en el momento en el que el remate trasero deja de asemejarse al delantero se elimina el apodo, cosa que no tenía por qué haber ocurrido si la justificación del mismo fuese tener dos árboles de levas o dos plazas.

<sup>29</sup> La *I* significa *inyección*, ya que la mecánica de esta última versión era alimentada por inyección electrónica en vez de por carburadores, como todas las anteriores.

<sup>30</sup> F. de la Rica, *Motor Clásico* nº 150, pp. 20-21.

<sup>31</sup> Julio de Santiago e Iván Vicario, *Coches clásicos* nº 77 (p. 29).