

LA HISTORIA DE ALFA ROMEO EN CHILE

por Rodrigo Velasco Santelices







Contenido

04 Introducción:
Sus orígenes y desarrollo hasta el presente

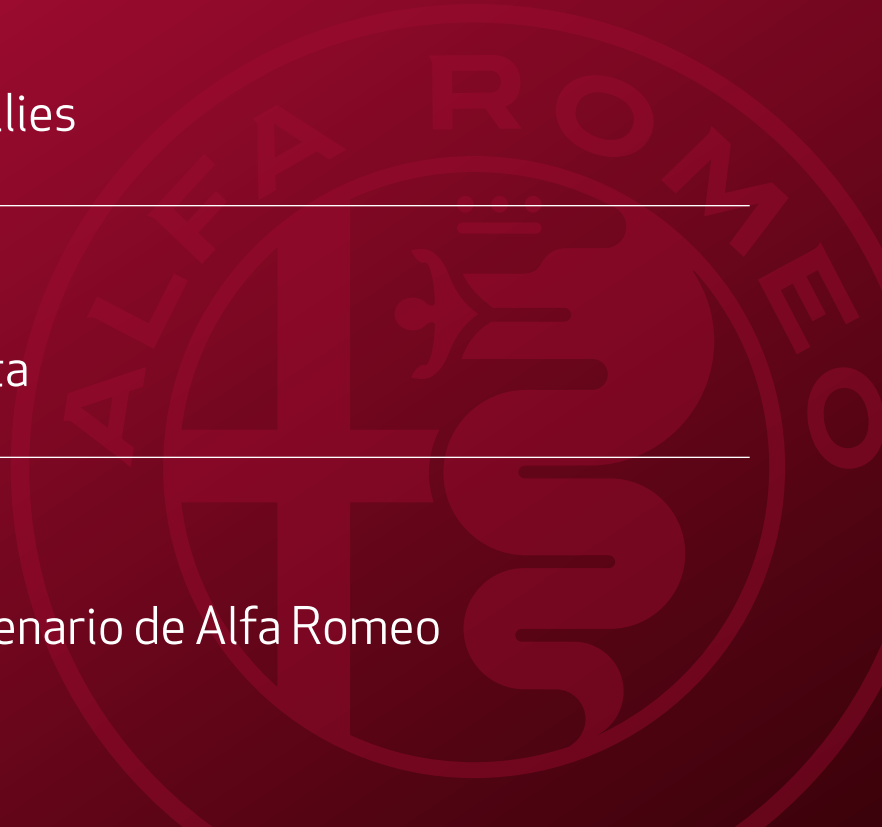
21 Primera parte:
Alfa Romeo en Chile

39 Segunda parte:
La era post guerra

50 Tercera parte:
Alfa Romeo en los rallies

56 Cuarta parte:
La década del noventa

67 Epílogo:
Celebración del centenario de Alfa Romeo



Introducción

Sus orígenes y desarrollo hasta el presente

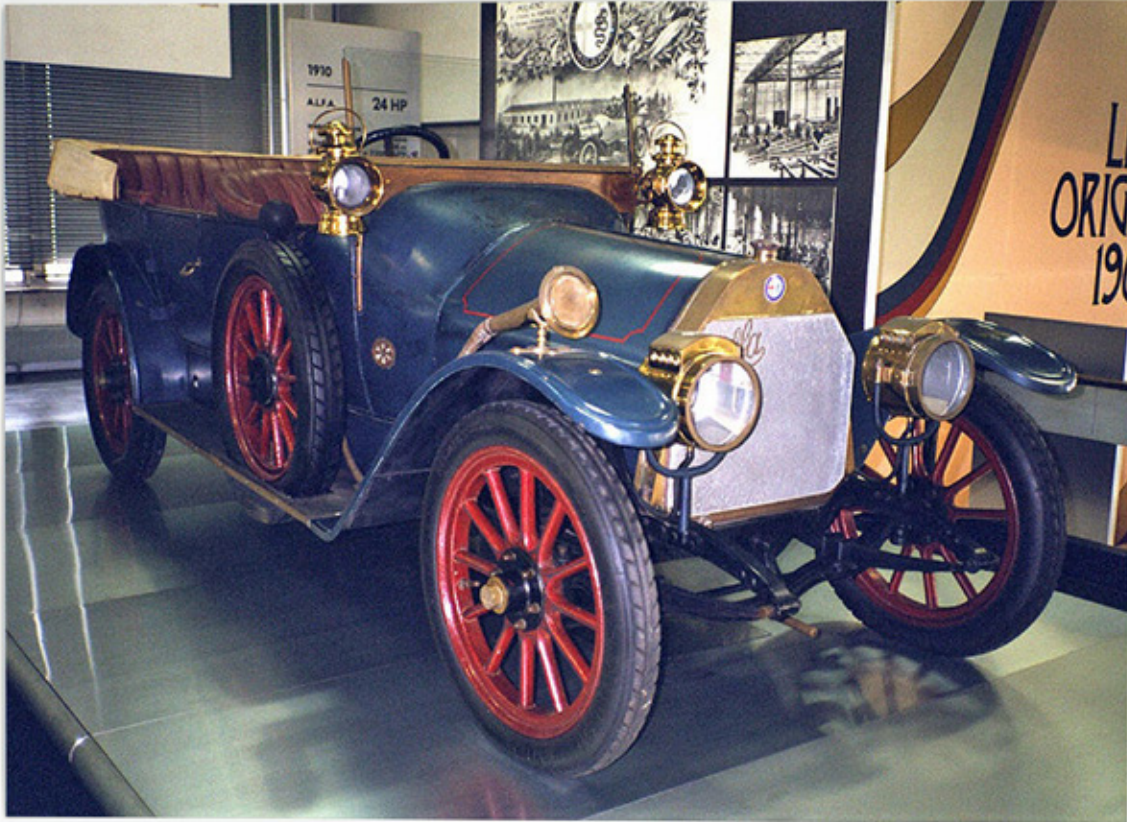


El 24 de junio de 1910 se funda en Milán una industria automovilística que terminaría siendo conocida en todo el mundo, especialmente por sus éxitos en las carreras, al punto de ser oficialmente la primera marca en obtener el campeonato mundial de automovilismo en 1925, lo que motivó que desde ese año Alfa Romeo le agregara una corona de laureles en el contorno a su emblema oficial, que es una combinación del escudo de la ciudad de Milán (la cruz roja) y el de la familia Visconti (la serpiente o el biscione, en italiano).

Nada hacía presagiar en aquellos tiempos que esa fábrica que un grupo de empresarios francoitalianos acababan de instalar en territorio lombardo bajo la sigla A.L.F.A. (Anónima Lombarda Fabbrica Automobili), como filial de la industria automotriz francesa Darracq, iba a llegar hasta nuestros días, tan revitalizada como se encuentra hoy.



A.L.F.A. - Anonima Lombarda Fabbrica Automobili (1910).



Alfa 24 HP, el primer Alfa Romeo de la historia.

El primer automóvil que esta industria produjo fue el Alfa 24 HP, un modelo lanzado en 1910 y que destacó desde el primer momento por su mecánica, su rendimiento y el placer de conducción. Dicho vehículo, que tuvo mucho éxito, contaba con un motor de 4 litros que daba 42 CV y llegaba a una velocidad de 100 KPH, una auténtica hazaña tecnológica para la época.

Sin embargo, con el estallido de la Primera Guerra Mundial llegaron los primeros problemas financieros serios para la empresa, la que fue ofrecida en venta y pronto fue adquirida -el 2 de diciembre 1915- por el ingeniero y empresario napolitano Nicola Romeo. El nombre o razón social fue cambiado entonces a Alfa-Romeo, respetando la sigla anterior de la fábrica más el apellido del nuevo propietario. La industria debió reconvertirse para la producción de guerra, incluyendo motores de vehículos militares, compresores, municiones, motores de aeronaves y, a partir de 1917, incluso trenes.



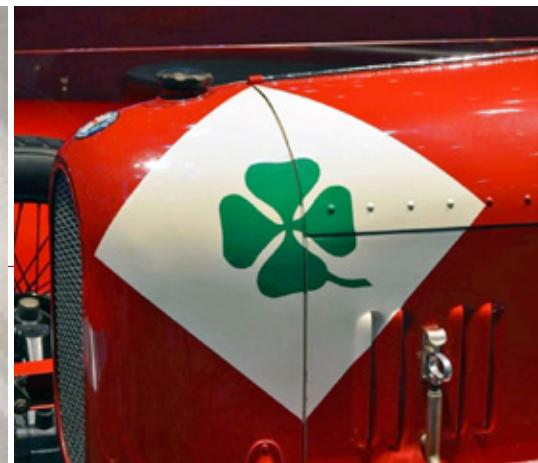
Nicola Romeo (1876-1938) fue un ingeniero y empresario italiano.

Una vez acabada la guerra, la planta fue reconvertida nuevamente y volvió a hacer automóviles veloces. Es más, a poco andar, Alfa Romeo dio un salto al futuro cuando logró su primera gran victoria en el mundo de la alta competición, con el Alfa Romeo RL, imponiéndose en la Targa Florio de 1923, la famosa carrera por un circuito de rutas rurales que recorría la isla de Sicilia. En esa mítica carrera haría también su debut el trébol verde de cuatro hojas, el famoso Quadrifoglio Verde, como emblema del equipo de carreras de la marca.

Su creador fue el piloto oficial Ugo Sivocci quien lo pintó dentro de un rombo de fondo blanco en su Alfa Romeo RL, para la buena suerte en la carrera, la que efectivamente le acompañó pues resultó ganador. De allí en adelante lo continuó usando. Sin embargo, no pintó el trébol en su auto para el Gran Premio de Italia, en Monza, donde encontró la muerte en un lamentable accidente. Desde ese momento sus compañeros pilotos del equipo Alfa Romeo, Enzo Ferrari, Antonio Ascari y Giulio Masetti empezaron a utilizar el trébol de cuatro hojas verde, pero no ya pintado sobre el rombo blanco de cuatro puntas, sino que dentro de un triángulo blanco, como recuerdo de su amigo y como señal que en el equipo de cuatro pilotos ahora faltaba uno de los pilares, quedando solamente tres. Con el tiempo el símbolo se convertiría en el emblema oficial de los coches de carrera del team Alfa Corse.



Ugo Sivocci conduciendo el RL TF.





Alfa Romeo 8C 2300 Monza.



Publicidad de Alfa Romeo en los años 30.

Mientras tanto, la empresa había contratado como Ingeniero Jefe a Vittorio Jano, quien sería el artífice de los veloces Alfa Romeo P2 con el que ganó el primer Campeonato del Mundo de automóviles en la historia en 1925, la primera de las cinco victorias mundiales registradas hasta la fecha para Alfa Romeo. Los éxitos deportivos siguieron en los años venideros con nuevos modelos, como el 6C 1500 (1928), el 6C 1750 (1930), el 8C 2300 (1931) el Grand Prix Tipo B-P3 (1932). Asimismo, el ingeniero Jano fue el responsable de la fabricación del victorioso y potente Alfa Romeo 8C, dotado de un motor de ocho cilindros en línea y turbocompresor.

En esa década de los treinta fueron los años en que la gran fama de Alfa Romeo en las competencias fue tomando forma, gracias a pilotos hoy legendarios como los italianos Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Enzo Ferrari, Tazio Nuvolari, Achille Varzi, el francés Raymond Sommer y el chileno Juan Zanelli. Todos ellos llevaron a Alfa Romeo a la victoria en diversas carreras como la afamada Mille Miglia (Roma-Brescia-Roma: prueba en la cual el récord de 11 victorias de Alfa sigue imbatido hasta hoy día), las 24 Horas de Le Mans, con cuatro victorias consecutivas, la citada Targa Florio en Sicilia, así como una larga lista de Grand Prix internacionales en los que Alfa Romeo resultó victoriosa, entre ellos la Primera Copa Barcelona (Grand Prix de Penya Rhin) obtenida por el chileno Zanelli en un modelo 8C 2300 "Monza" en el año 1933, en el circuito callejero de Montjuich de la ciudad condal.

Sin embargo, la recesión mundial que siguió a la debacle de Wall Street en 1929 tuvo también repercusiones en la expansión y desarrollo de Alfa Romeo. Con motivo de la depresión económica, la empresa –para no desaparecer- debió ser adquirida en 1933 por el IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), un organismo público del estado italiano que reorganizó la producción, centrándose en la construcción de motores para aeronaves, vehículos industriales y, en menor medida, de turismos y coches de carreras, ámbito que la compañía abandonó en el año 1934.

Así entonces, permanecieron en un mundo aparte los exitosos Alfa Romeos del equipo de competición, con los que además se había constituido en 1929 la Scuderia Ferrari, bajo el mando del propio don Enzo Ferrari, quien había sido piloto y luego técnico de Alfa Romeo.



Alfa Romeo Bimotore (1935).

De allí en adelante los Alfa de carreras de dicha escudería fueron reemplazando el emblema del trébol de cuatro hojas por el de Ferrari: el Cavallino Rampante con las letras S y F sobre fondo amarillo, tal como después se empezó a usar con los autos marca Ferrari de fabricación propia de don Enzo, desde 1947 en adelante. Por contrato, como ex empleado de Alfa, él tenía prohibición de fabricar autos por su cuenta antes de esa fecha. Por estas razones es que se considera que la marca Alfa Romeo fue de cierta forma la madre de los coches Ferrari.

Para hacer frente a los potentísimos coches alemanes de la preguerra, Auto Unión y Mercedes, la Scuderia Ferrari encargó a Luigi Bazzi y Arnaldo Roselli el diseño de un monoplaza de dos motores: el Alfa-Romeo Bi-Motore, que tenía por tanto 16 cilindros y 6330 cc que rendían cerca de 540 CV a 5400 rpm. Sus dos motores, uno situado en posición delantera y otro en posición central entre el puesto de conducción y la transmisión, lo hacían muy potente, pero a la vez muy pesado por lo cual no tuvo éxito en las carreras, pero sí en los intentos de batir récords de velocidad.

El estallido de la Segunda Guerra Mundial en Italia, en 1940, abortó definitivamente los planes automovilísticos de la fábrica. Como la mayoría de las industrias italianas, Alfa Romeo tuvo que dedicarse intensamente a la producción de guerra, siendo sus instalaciones objeto de varios bombardeos por parte de los aliados, hasta el punto de que la planta del Portello (distrito de Milán) dejó de funcionar debido a los enormes daños sufridos por los ataques aéreos.

Finalizada la guerra, el trabajo de la industria se reanudó en abril de 1945, pero los talleres habían sido muy dañados y tampoco había elementos para la fabricación de motores y automóviles, de manera que los cerca de 8.000 trabajadores de la planta tuvieron que dedicarse a la fabricación de cocinas, muebles metálicos, puertas, ventanas y persianas, en definitiva, todo tipo de objetos necesarios para reconstruir un país devastado por el conflicto bélico.



El campeón del mundo Alfa Romeo 158.

La producción de autos se reanudó definitivamente en 1946 y en 1950 se inauguró la primera cadena de montaje. La industria volvió a centrarse entonces en la fabricación de coches de alta competición. Así, Alfa Romeo volvería a dominar el automovilismo de velocidad, y con el piloto local Giuseppe "Nino" Farina -a bordo de un monoposto Alfetta 158- logró un hito histórico al ganar el primer Campeonato Mundial de la Fórmula Uno en el año 1950. El símbolo del Quadrifoglio Verde en el triángulo blanco volvió en gloria y majestad a sus autos de carrera ya que ahora Ferrari había pasado a ser su rival en las competencias. Paradojalmente, hoy en día los Ferrari de Fórmula Uno también llevan el Quadrifoglio Verde en su carrocería por razones de marketing, al tratarse de empresas filiales, pero de paso ello es un homenaje a la gran amistad que hubo entre su creador, el malogrado piloto Ugo Sivocci y el Comendatore don Enzo Ferrari, cuando eran compañeros del equipo Alfa.

En 1951 las victorias de Alfa Romeo vendrían de la mano del legendario campeón argentino Juan Manuel Fangio, el que volvió a ganar el Mundial de Fórmula Uno para Alfa Romeo al volante de un Alfa 159, que en aquellos años ya montaba un poderoso motor de 425 CV, capaz de alcanzar más de 300 km/h.

Sorprendentemente, Alfa Romeo decidió pronto retirarse de la Fórmula Uno por los altos costos que involucraba al cambiarse el reglamento, aunque siguió compitiendo en las categorías para autos Sport, con modelos como el Alfa Romeo Disco Volante 1900, un coche futurista con forma de platillo volador capaz de alcanzar una velocidad máxima de 225 km/h.

Alfa Romeo Disco Volante (1952).



Paralelamente, se creó la división de carreras Autodelta y Alfa Romeo impuso su ley en las pistas con el TZ Giulia (1963), el TZ 2 (1965), el Giulia GTA (1965) y el Alfa 33 (entre los años 1969 y 1971). Autodelta asumiría la representación oficial de Alfa Romeo en carreras de turismos, representación, que se extendió en 1967 a los Sport-Prototipos con la serie 33. El primer sport prototipo Alfa 33, con motor trasero de 8 cilindros y 2.000 cc, fue conducido en su primera carrera (la trepada a la cuesta de Fieron en Bélgica) por Teodoro Zeccoli, que lo llevó a la victoria, en la primavera de 1967.

Mientras proseguía el desarrollo del 33, los turismos GTA grupo 2 multiplicaban sus versiones y sus triunfos. Merecen recordarse los 1600, 2000, 1300 junior, 1600 cuatro válvulas, además de los motores marinos derivados de este último.

Entre los resultados conseguidos por estos coches figuran:

- El Campeonato Europeo de Turismos en los años 1966, 1967, 1968 y 1969 con los GTA 1600.
- El Campeonato Europeo de Turismos en 1971 y 1972 con el GTA 1300 Junior.
- El Campeonato de Constructores de 1975 y 1977 con los Alfa 2000 GTAM.

El Alfa 33 sport prototipo con motor de 3 litros debutó en el circuito de Sebring en 1969. Durante las siguientes temporadas participó con variada fortuna en el Campeonato Mundial de Marcas, obteniendo los mejores resultados en 1971: tres victorias absolutas (Brands Hatch, Targa Florio y Watkins Glen) y buenas calificaciones en otras varias pruebas puntuales.

En 1972 debutó el 33 TT, más ligero y compacto, ya probado a finales de 1971. Pero a raíz de sus pobres resultados Autodelta sacó para 1973 el modelo mejorado 33 TT 12, con motor de 12 cilindros horizontales opuestos; su cilindrada era de 2.995 cc, con 460 CV a 11.000 rpm.



GIULIA TZ (1963).



Alfa Romeo 33 TT 12 (1973-1975).

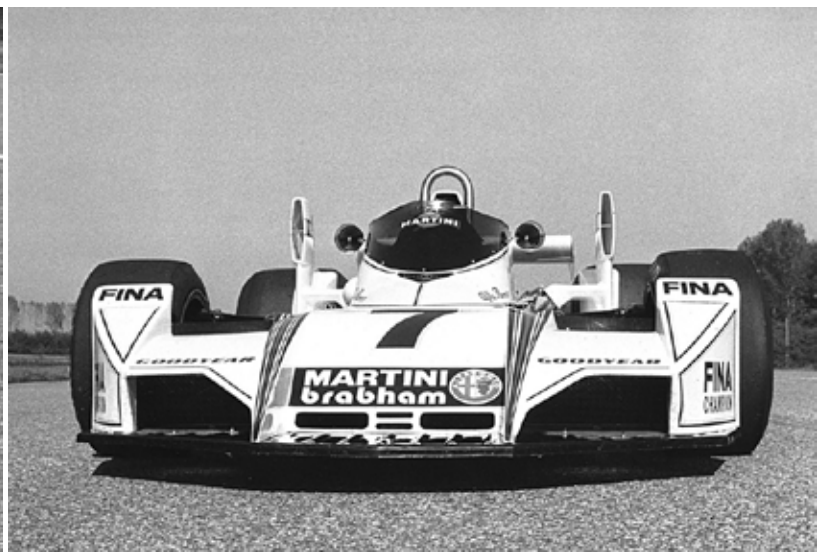
En 1979, siempre dirigido por Autodelta, el equipo de carreras de Alfa Romeo también preparó coches de rally como el exitoso Alfetta GTV. Aunque posteriormente la división Autodelta fue eliminada, Alfa Romeo continuó utilizando el nombre para su equipo de competición, llamado Autodelta Squadra Corse, para el Campeonato Europeo de Turismos.

Alfa Romeo disfrutó de un gran prestigio con los exitosos sport prototipos de la saga T-33 de los años 60, y en 1993 con Nicola Larini a los mandos de un sedán Alfa Romeo 155 Q4 3.2 V6 la firma de Milán consiguió derrotar la gran competencia alemana formada nada menos que por Mercedes-Benz, BMW y Audi en la competitiva y sofisticada categoría alemana DTM; hazaña que ya había sido lograda antes en la historia del motorsport, en el Gran Premio de Alemania de 1935, cuando los Alfa Romeo derrotaron a los coches de las favoritas marcas germanas, Auto Unión y Mercedes.

Luego vendría el Alfa Romeo 156, famoso por su alto rendimiento, es el automóvil más laureado en competiciones de turismos a nivel nacional e internacional por su buen desempeño y su facilidad para ser modificado disponiendo de poco presupuesto. Se impuso en los campeonatos de turismo desde el año 2000 hasta el 2003, destacándose los pilotos Giovinnardi y Gabriele Tarquini.

Pero a la Fórmula Uno no regresaría sino hasta la década del 70, como proveedor de motores de equipos como McLaren y March. En 1976 regresa de lleno como planta motriz del equipo Brabham (dirigido por Bernie Ecclestone), un poderoso motor Alfa Romeo de 12 cilindros en V. En ese monoplaza Brabham-Alfa el futuro campeón Niki Lauda obtuvo victorias en dos Grand Prix durante la temporada de 1978. El año siguiente se quebró la relación y los coches Brabham pasaron a ser motorizados por Ford.

Brabham Fórmula 1 (1976-1979).





Alfa Romeo regresó a las carreras de la Fórmula 1 en 2018.

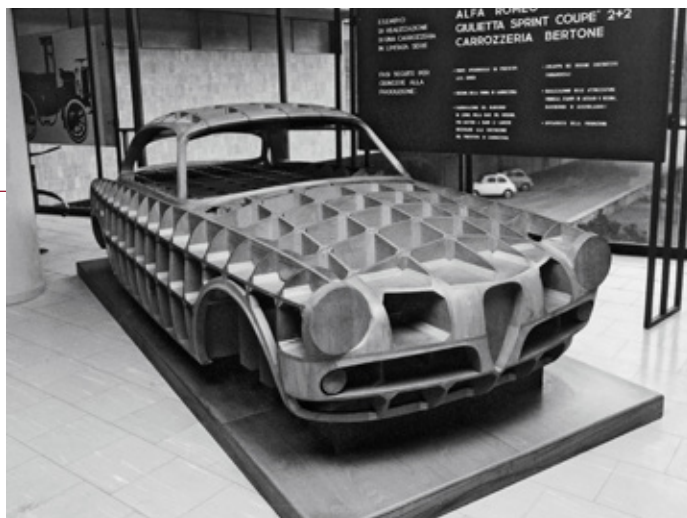
La firma italiana siguió por su cuenta en la máxima categoría del automovilismo mundial hasta 1985, sin mayor éxito ya que no sumó ninguna victoria en esa etapa, pese a que sus pilotos Bruno Giacomelli y Andrea de Cesaris obtuvieron algunas pole position en clasificaciones y lograron subir a cinco podios. La escudería debió además lamentar la trágica muerte de su piloto Patrick Depallier durante entrenamientos.

A finales de 2017 se confirmó el regreso de Alfa Romeo a la Fórmula 1 en asociación con el equipo suizo Sauber para la temporada 2018. El nuevo Sauber C37 fue presentado con un chasis y aerodinámica diseñados conjuntamente, con un motor suministrado por Ferrari, y con Charles Leclerc y Marcus Ericsson como pilotos titulares. Siendo Ferrari ahora una empresa hermana de Alfa Romeo, miembros del mismo conglomerado empresarial.



Equipo Alfa Romeo Racing ORLEN temporada 2020.

Recién en 2019 el equipo de Fórmula Uno volvería a llamarse oficialmente Alfa Romeo y a lucir los monoplazas sus colores (y el Quadrifoglio Verde), teniendo como pilotos oficiales al experimentado excampeón mundial Kimi Raikkonen y al joven debutante italiano Antonio Giovinazzi. En la temporada 2020 se mantiene la conformación del equipo.



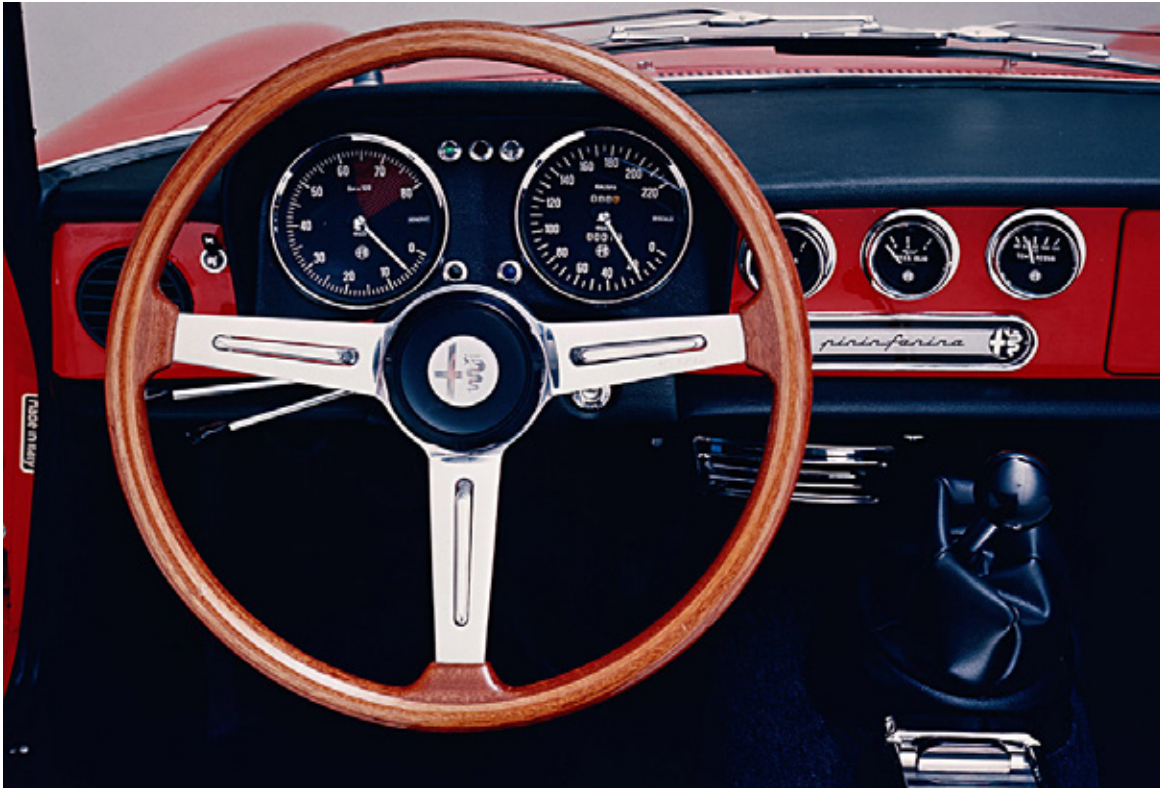
Giulietta Sprint, carrocería de Bertone (1954).

Pero dejemos los autos de carrera, las competencias de velocidad y la Fórmula Uno y volvamos a los coches Alfa Romeo normales de su producción en serie, tan esperados por los aficionados a la marca, para ser disfrutados en las calles y caminos del mundo.

En 1954 la marca presenta el novedoso modelo Alfa Giulietta Sprint. Este automóvil, junto con su hermano convertible, el Spider lanzado en 1955, sería crucial para la historia de la marca, pues con ellos estableció nuevos hitos técnicos, como por ejemplo que fue el primer automóvil de serie con ejes del motor completamente de aluminio.



Giulietta Sprint (1954).



Alfa Spider Duetto, un cabrio con historia (1966-1968).

La década de 1960 comenzó con el éxito del modelo Alfa Giulia diseñado por Bertone, lanzado en 1962, con el que se mejoró y desarrolló más la filosofía del anterior Giulietta.

Al final de su larga trayectoria, el Alfa Giulia y sus derivados, el Alfa Giulia Sprint GT (1964), el Alfa Spider Duetto 1600 (1966) y el Alfa 1750 en sus versiones coupé y spider, alcanzó la cifra de un millón de unidades fabricadas.

Alfasud: molto vivace. E' tutta sua zia Giulia



Il biglietto dell'autostrada è il vostro starter, e 13 secondi 6 decimi dopo voi avete già raggiunto i 100 all'ora. Questa è la ripresa dell'Alfasud, con un motore che non è mai sotto sforzo, perché ha un regime massimo di tutto riposo: 5000 giri, e una robustezza che gli consente medie altissime, vicine al limite (oltre 150 km/h), senza nessun rischio. Le sue prestazioni brillanti derivano dalla qualità del progetto, dalla precisione delle lavorazioni, in una parola, dall'esperienza

sportiva Alfa Romeo. Tanto è vero che i consumi sono bassi: appena 7,6 litri di carburante per 100 km, solo 3,6 kg per il cambio dell'olio ogni 8000 km, nessun ingrassaggio. La potenza è un elemento della sicurezza Alfasud: non l'unico. Dovremmo citare anche



i freni a doppio circuito speciale, la struttura differenziata, il posto guida su misura, ecc. Potremmo descriverli tutti. Ma una cosa non riusciremo a comunicarvi mai, con le parole: il senso di sicurezza che si ha guidando un'Alfa Romeo. Provatela, volante in mano, presso un Concessionario: riuscirte senz'altro a rendervi conto perché il nome Alfa Romeo è uno dei più illustri e amati di tutto l'automobilismo mondiale.

L'Alfasud può essere abbinata anche con versioni CQ-F

Alfasud è un'Alfa Romeo

Alfa Romeo Alfasud (1971).



Alfetta, un coche mítico y un éxito de ventas en su época (1972).

La histórica planta de producción del Portello, en Milán, se quedó literalmente pequeña para abastecer la ingente lista de pedidos y la producción se traspasó paulatinamente a la nueva planta de más de 25.000 metros cuadrados en Arese. Posteriormente vendría una tercera planta en Pomigliano d'Arco (Nápoles), cuya primera piedra fue colocada en abril de 1968.

Los años 70, marcados por la crisis del petróleo, vieron nacer a modelos más económicos que provocaron importantes éxitos comerciales para la marca italiana. Así, se presenta el Alfasud, uno de los más famosos modelos lanzado en 1971, dotado de una serie de soluciones mecánicas novedosas como el motor de cuatro cilindros opuestos, del tipo "boxer", y de tracción delantera.

En 1972 y casi en paralelo se inicia en la planta de Arese la producción de otro exitoso modelo como lo fue el denominado "Alfetta": una berlina deportiva de mecánica sofisticada, con motor delantero longitudinal y tracción trasera, automóvil que llegó a ser líder en el segmento de los sedanes durante muchos años.

El coupé Alfetta GT, lanzado en 1974 junto al nuevo Alfa Giulietta, creado en 1977, se convierten en el eje central de la producción de la industria ubicada en Arese.

En la primera mitad del decenio de los 80, la compañía preparó el lanzamiento de una serie de modelos que le permitieron mantenerse financieramente. Por un lado, el Alfa 33 en 1983, sucesor del Alfasud. Y por otra parte el exitoso Alfetta fue sustituido por el sedán Alfa 90 en 1984. Mientras que el Alfa 75, el último de la serie Alfetta, fue presentado al mercado en 1985 para celebrar el 75º aniversario de Alfa Romeo.



Alfa Romeo 164 (1987).

Sin embargo, acosada por las deudas y con graves problemas de prestigio por la confiabilidad de la mecánica de sus modelos, se produjo luego la adquisición de la marca por el Grupo Fiat, produciéndose como consecuencia un cambio de timón decisivo para llevar a Alfa Romeo a la situación de éxito en la que se encuentra hoy día.

Mientras tanto, y no obstante el cambio de propietario se inicia en 1987 la producción del Alfa 164, una exitosa berlina de alta gama.



Alfa 156, el modelo que devolvió al primer plano a Alfa Romeo.

Los años 90 se convierten en un período de febril actividad para la casa italiana, ya bajo el paraguas del Grupo Fiat. Así, 1992 fue el año del lanzamiento del Alfa 155 mientras que en 1994 se presenta el pequeño Alfa 145 para reemplazar al Alfa 33.

En el año 1995 aparecerían dos de los grandes éxitos de Alfa: el nuevo coupé deportivo GTV y la versión actualizada del Spider, los que devuelven a Alfa Romeo al primer plano del mercado automovilístico. El éxito se prolongaría un año después con el lanzamiento del Alfa 156 como sustituto del Alfa 155.

El Alfa 156 fue el resultado de un nuevo estilo y la incorporación de avances técnicos de primer nivel (como la suspensión delantera de doble horquilla), lo que se tradujo en un inmediato éxito en el mercado, recibiendo el premio "Coche del Año" en 1998. Ese mismo año, la nueva berlina Alfa 166 sustituyó al veterano Alfa 164.

El año 2000 se inicia con otro lanzamiento exitoso de Alfa Romeo como lo fue el hatchback Alfa 147, que también obtuvo el galardón como "Coche Del Año".

Por su parte, en el otoño de 2003 se presentó el Alfa GT, un novedoso coupé de cuatro plazas diseñado por Bertone que fue muy bien recibido por los alistas.

En 2005 apareció el Alfa 159, como sedán que sustituyó al Alfa 156, el que venía con un nuevo estilo y motores más potentes y ecológicos, así como nuevas configuraciones de carrocería. Ese mismo año se presentó el moderno coupé Alfa Brera, diseñado por Bertone, el que fue seguido por el nuevo Alfa Spider remozado por Pininfarina, en 2006.

Alfa Romeo Brera (2005).





Alfa Romeo 8C Competizione (2006).



Ese mismo año 2006, Alfa Romeo presenta el revolucionario y exclusivo Alfa 8C Competizione, un súper deportivo con motorización Ferrari V8 de alta potencia, y con un diseño llamativo que le convirtió inmediatamente en un clásico. Con sólo 500 unidades fabricadas, el Alfa 8C se convirtió de inmediato en una pieza de colección muy apetecida por los amantes de los coches deportivos veloces de edición limitada. Dos años más tarde llegaría el Alfa 8C Spider; convertible exclusivo que mantuvo las mismas características mecánicas y de performance de la versión coupé.

El 2008 fue también el año en el que se lanzó otra gran apuesta de la marca, el Alfa Romeo MiTo, un pequeño compacto de aspecto deportivo, dirigido a los conductores jóvenes amantes de la marca.

Luego saldría el Alfa Giulietta, un coche compacto de cinco puertas lanzado con el fin de revitalizar la marca en uno de los segmentos de mercado más importantes de Europa. Ambos modelos con su versión Quadrifoglio para quienes exigen más potencia y deportividad.

Alfa Romeo Giulietta.



Las últimas creaciones recientes de Alfa Romeo son bien espectaculares y posicionan a la marca entre lo más sofisticado del mundo; se trata de un pequeño gigante deportivo que lleva la denominación 4C (como hermano menor del 8C y que se fabrica en versiones biplaza coupé y spider) y el deportivo sedán compacto Giulia, que ha sido un éxito de ventas y ha obtenido múltiples galardones gracias a una potente motorización y a una estética muy lograda. Su poderosa versión Quadrifoglio Verde (cuyo motor V6 turbo de origen Ferrari produce nada menos que 510 HP) batió todos los records de velocidad en el legendario circuito alemán de Nurburgring, venciendo a rivales superdeportivos de exclusivas y famosas marcas de alta gama.

Finalmente, el año 2017 apareció el modelo Stelvio, un SUV que es el primer vehículo de este tipo fabricado por Alfa Romeo. Su plataforma, con modificaciones obvias como la altura, es básicamente la misma que la del exitoso Giulia. Tiene motorizaciones variadas, partiendo desde un motor Diesel de 150 caballos hasta motores de gasolina de 201 y 280 HP. Además, hay una versión deportiva, tope de gama, obviamente denominada Quadrifoglio, equipada con el mismo motor de la Giulia Quadrifoglio: un V6 de 2,9 litros de cilindrada, con dos turbocompresores, que eroga 510 HP y posee tracción integral inteligente. La versión Quadrifoglio es la única de la línea Stelvio con motores de seis cilindros en vez de cuatro. El resto de los motores de gasolina tienen 1995 cm³ y están sobrealimentados. Los motores Diesel son de 2,2 litros.

Alfa Romeo Stelvio y Giulia Quadrifoglio.



Primera parte

Alfa Romeo en Chile





El Alfa Romeo RL que aún se conserva en Chile.

En Chile, los coches Alfa Romeo de la primera época de producción fueron casi inexistentes o escasísimos ya que las muy pocas unidades que llegaron desde los años veinte en adelante fueron importados individualmente por particulares admiradores de la marca italiana, pero sin respaldo de un concesionario ni de un servicio técnico oficial. En la época previa a la Segunda Guerra Mundial hay constancia de unos pocos Alfa RL que trajeron particulares de Europa y Argentina. Figuran varios en carreras efectuadas en Santiago durante los años 20 y 30 y se destacan como representantes de la marca en competencias los volantes Rodolfo Gallo, Joaquín González, Pedro Pavone y Luis Gamberini. Uno de estos legendarios Alfa Romeo RL (reconvertido en auto de calle) se conserva afortunadamente en Santiago hasta nuestros días en manos de un coleccionista.



El viñamarino Alfa Romeo 6C Gran Turismo 1930 carrozado por "Castagna".

En la ciudad de Viña del Mar, por su parte, existieron maravillosos ejemplares antiguos de Alfa Romeo, como por ejemplo un 6C modelo Gran Turismo 1930, tipo roadster, carrozado por Castagna en Italia, el que habría sido importado por una familia de apellido Drost, vecinos de Limache, que después fue de propiedad de la familia Valle y posteriormente de los hermanos Schiappacasse. La empresa familiar de estos hermanos de origen italiano oficiaba de importador y representante de Alfa Romeo en Valparaíso. Afortunadamente se conservan varios testimonios gráficos de ese exclusivo descapotable Alfa 6C Castagna deambulando por calles y parques de la Ciudad Jardín. Lamentablemente fue exportado a Europa hace pocos años. Allí fue completamente restaurado por especialistas en la marca y vendido en alto precio en una subasta en Montecarlo, a un afamado coleccionista australiano.

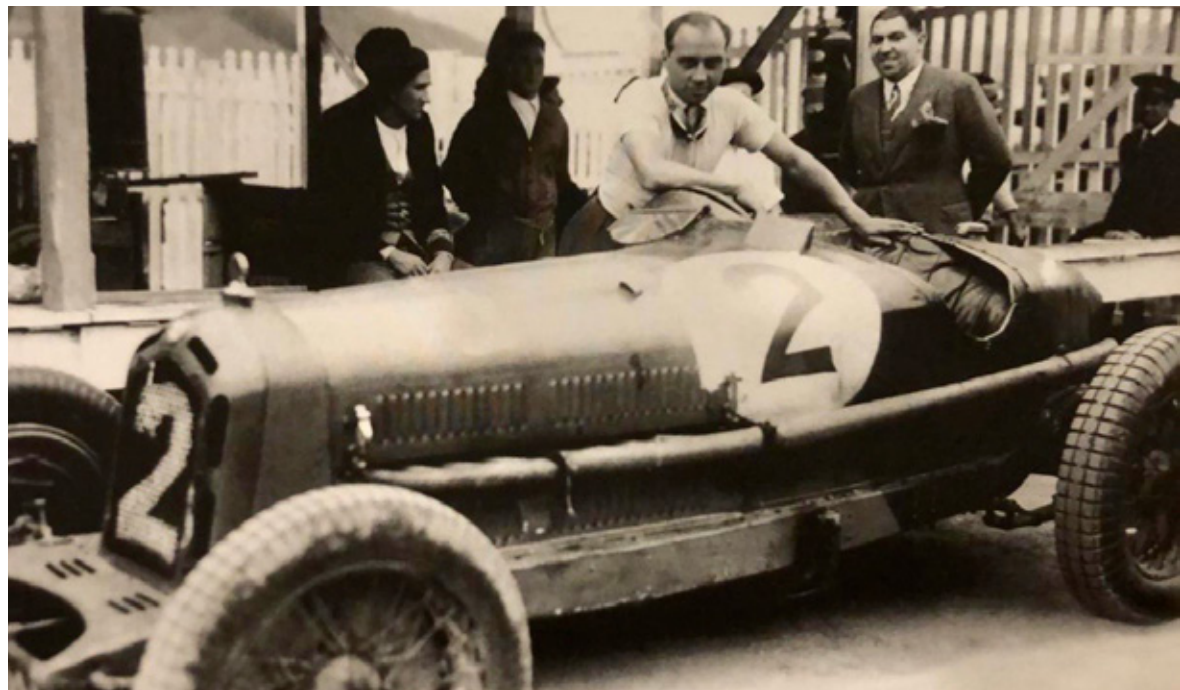
También entre los Alfas de la década del 30 debemos mencionar la increíble historia del diplomático chileno Juan Zanelli, quien a bordo de un coche de carreras Alfa Romeo modelo Monza 8C 2300 deslumbró en los Grand Prix de Europa.

En ese Alfa de competición (que había comprado el año anterior al campeón francés Raymond Sommer) el astro chileno del volante obtendría la victoria en la Primera Copa Barcelona, en 1933, al ganar el Grand Prix de Penya Rhin en el circuito callejero de Montjuich que se corría por primera vez, imponiéndose por sobre los más afamados pilotos del mundo, entre ellos el legendario Tazio Nuvolari que conducía uno de los Alfa Romeo de la Scudería Ferrari. Logró así pasar a la historia en España.



Con ese mismo Alfa Romeo Monza, Juan Zanelli compitió en las 500 Millas de Brooklands en Inglaterra, proclamándose ganador de la serie hasta 3000c.c. y resultando sexto en la clasificación general de la extenuante carrera.

Al año siguiente, en 1934, el ya famoso Alfa Romeo 8C conducido por Zanelli obtendría el octavo lugar en el Grand Prix de Túnez, el séptimo lugar en el Grand Prix de Casablanca, el quinto lugar en el Grand Prix de Francia y el cuarto lugar en el Grand Prix de Penya Rhin (2ª Copa Barcelona). En suma, un palmarés deportivo inigualable el de la dupla formada por el piloto chileno Juan Zanelli y Alfa Romeo en los años treinta.



Juan Zanelli con su triunfador Alfa Romeo Monza.

Después de la Segunda Guerra Mundial aparecerían en Chile unos pocos Alfa Romeos 6C de fines de los años 40, en versiones cabriolet y coupé. Incluso hubo un exclusivo ejemplar del modelo denominado Freccia D'Oro, el que lamentablemente sería exportado después de estar acá muchos años.

Posteriormente en los inicios de la década del 50, figura un modelo 6C coupé, conducido por el volante Pablo Scassi, compitiendo en las carreras denominadas del "Kilómetro Lanzado" que se hacían en el sector de Macul, en los terrenos del fundo Santa Julia de propiedad de don José Pedro Alessandri.



Uno de los Alfa Romeo 6C Cabriolet de 1947 diseñado por Pininfarina, en las calles de Santiago.

En los años siguientes, y hasta la década del sesenta, el auto particular importado por el futuro campeón de Turismo Carretera don Nemesio Ravera es el que llama la atención de la gente y provoca la admiración de los aficionados "tuercas": es un Alfa Romeo 1900 coupé, con carrocería de aluminio (Superleggera) diseñada por la afamada firma italiana Touring, con el que participa exitosamente en diversas competencias de velocidad. Ganó carreras en Viña del Mar y en el Circuito Los Domínicos en Santiago. Sin embargo, lo usaba a diario para ir a su negocio y era habitual verlo estacionado en la Plaza de Armas de la capital.

En esos años sesenta también aparece importado en Viña del Mar otro importante Alfa Romeo, un coupé modelo SZ Zagato el que, como veremos más adelante, también participó en carreras conducido por sus dueños, don Evaristo Peña y don Sergio Ducaud.

Recién a comienzos de los años ochenta empieza la presencia oficial de Alfa Romeo en Chile, con la comercialización de los nuevos modelos Alfasud a través de la empresa distribuidora EuroAlfa, ubicada en la calle San Isidro en el centro de Santiago. Tengo el honor de haber sido uno de los primeros en comprar uno de esos Alfa Romeo Alfasud 1.3, de color rojo y con motor boxer de 1350 cc.

Posteriormente, en 1984, se hace cargo de la marca Alfa Romeo la concesionaria EuroSport, con un local de ventas y servicio técnico situado en la Avenida Francisco Bilbao en Providencia. Ahí pude cambiar, tiempo después, mi Alfasud por un flamante Alfa Romeo sedán 164 con el famoso motor V6 de 3.000 cc.



El Alfa Romeo 1900 Touring de don Nemesio Ravera.

Con el correr de los años la importación y distribución de Alfa Romeo en Chile pasa en 1996 a la firma Ítala S.A., ubicada en la Avenida Vitacura, una empresa del Grupo SK Bergé, quienes son hasta el presente los concesionarios de la afamada marca italiana, conjuntamente con las marcas parientes Fiat, Lancia, Maserati y Ferrari.



El autor, Rodrigo Velasco, en su Alfa Romeo Giulia GT.

Para ese entonces, yo era ya el afortunado propietario de un coupé Alfa Romeo GTV deportivo y de otro convertible. De ahí en adelante, el virus Alfa me afectó en serio y prácticamente he tenido uno de cada modelo que ha llegado al país. Incluso tuve la oportunidad de estar presente en numerosos rallies de autos clásicos con mi Alfa Spider Veloce 1750 en la década del noventa, y el honor de participar en tres versiones de las legendarias Mil Millas Sport de la República Argentina, el evento de este tipo más importante de Latinoamérica para autos sport. También con un Alfa Spider 2000 -más moderno- competí en los 1000 Kilómetros de Buenos Aires, en el autódromo de la capital argentina, además de varias veces en la prueba denominada 500 Kilómetros Sport Clásicos, entre Santiago y la ciudad de La Serena.

Posteriormente, la siguiente década, me dediqué a las carreras del Campeonato de Autos Clásicos e Históricos en el Autódromo Las Vizcachas y en otros circuitos, inicialmente con la Spider 1750, pero pronto me entusiasmé y subí de categoría con un Alfa Romeo Giulia GT, coupé Bertone, con un motor de 1750 c.c. de dos carburadores Weber, preparado para carreras por Christian Haleby, con el que tuve el gusto de competir un buen tiempo y el honor de salir Campeón de Autos Clásicos e Históricos en el año 2003.



Los Alfa Romeos Spider en el Rally 500 Kilómetros Sport entre Santiago y La Serena.



El Alfa Romeo Spider Veloce 1750 del año 1969.



El Alfa Romeo Giulia GT Campeón de Clásicos Históricos del 2003.



La Escudería Alfa Romeo italiana en 1925.

Al cumplirse ya 110 años de Alfa Romeo en el mundo, y a modo de homenaje a tan famosa como galardonada marca italiana de automóviles, he escrito esta historia resumida de la marca italiana en su relación con el automovilismo deportivo chileno, narrando e ilustrando con imágenes los principales hitos cronológicos. Espero que los aficionados al automovilismo disfruten de esta modesta obra cuyo fin primordial es dejar un testimonio histórico para conocimiento del público en general y, por cierto, para que lo disfruten los “tuercas” chilenos y los admiradores de Alfa Romeo en particular.



Joaquín Gonzáles, en plena carrera.



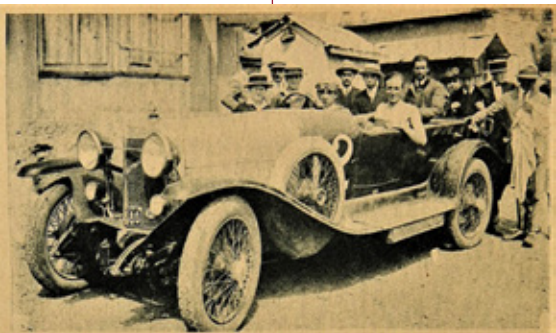
Humberto Magnani esperando la hora de largada.



El Alfa Romeo de Gonzáles es examinado por el jurado.

Décadas de los años 20 y 30.

Hay que destacar que en 1926 la acaudalada aristócrata doña Olga Cousiño Lyon, una benefactora del automovilismo y admiradora de los Alfa Romeo, decide mandar a Italia al piloto Joaquín González para que adquiriera bólidos de su marca predilecta y así poder formar una verdadera escudería para las carreras del Circuito Sur, el escenario más importante del automovilismo criollo, ubicado entre Santiago y Puente Alto, con un recorrido aproximado de 38 kilómetros, que incluía las largas rectas de la actuales Avenidas Santa Rosa y Vicuña Mackenna. La admiración mundial por los Alfa Romeo de carrera se produjo a raíz de sus éxitos en Europa, cuando la marca obtuvo el título mundial en 1925 y antes, luego de la espectacular victoria en 1923 del equipo Alfa Corse en la famosa carrera Targa Florio que recorría la isla de Sicilia, compuesto por los pilotos Enzo Ferrari, Antonio Ascari, Giulio Masetti y Ugo Sivocci (este último fue el ganador).



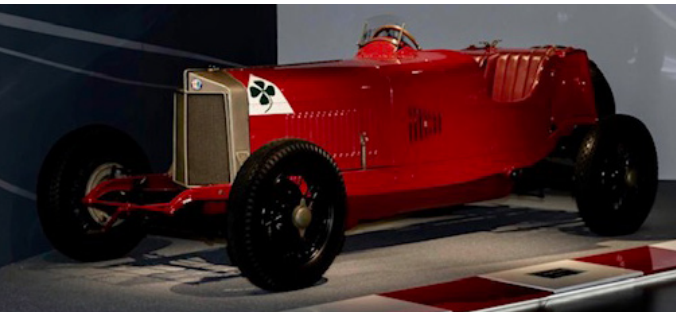
Alfa Romeo RL de Pedro Berríos.

Los deseos de doña Olga Cousiño se cumplen y ese mismo año, en la carrera del mes de noviembre, aparecen tres Alfa Romeos modelo RL en la grilla de partida del Circuito Sur en nuestra capital. El propio Joaquín González logró un gran triunfo en uno de ellos, batiendo los récords anteriores de velocidad en dicho circuito, haciendo el recorrido de diez vueltas en 3 horas y 45 minutos. Los otros Alfa fueron conducidos por Pedro Berríos y Juan Herrera.

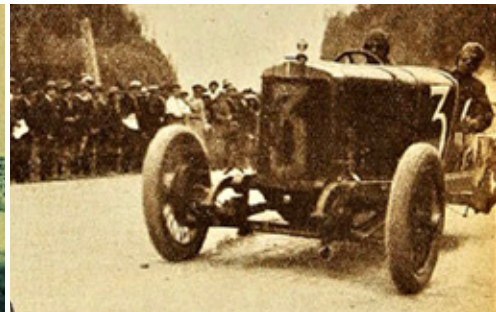


En el año siguiente se integran a la marca los pilotos Rodolfo Gallo, Pedro Pavone, Humberto Magnani y Domingo Bondi. Gallo fue en definitiva el piloto nacional que más triunfos y éxitos logró a bordo de un Alfa Romeo RL, imponiéndose en 1927 en el "Gran Premio Olga Cousiño Lyon" (competencia en honor precisamente de la mencionada filántropa, quien una vez más había donado los premios en efectivo y los trofeos correspondientes).

Alfa Romeo Targa Florio 1924 que se exhibe en el Museo Storico de la marca.



"El Alfa Romeo RL del corredor nacional Domingo Bondi en acción.



Rodolfo Gallo, que se clasificó primero en el circuito sur, con un promedio de 98 kilómetros por hora.



El piloto Rodolfo Gallo, pionero de la marca Alfa Romeo en Chile, en su modelo RL en 1927.

Hechos y no palabras



ALFA - ROMEO

EL 6 DE NOVIEMBRE DE 1926, entre 15 competidores, gana la "Copa Auto y Aero" sobre el Circuito Sur de Santiago, con Joaquín González, marcando un promedio de 98.300 kilómetros por hora.

EL 30 DE ENERO DE 1927 se clasifica segundo en la carrera Santiago-Cartagena, en 1 hora 20 minutos, con Joaquín González.

EL 3 DE ABRIL DE 1927, en el recorrido Santiago-Panamávida, se clasifica segundo con Domingo Bondi, cuarto con Joaquín González y quinto con Humberto Magnani.

La totalidad de los ALFA-ROMEO que participaban en la prueba llegaron a la meta.

EL 8 DE MAYO DE 1927, gana la "Copa Olga Cousiño" en el Circuito Sur de Santiago, con Rodolfo Gallo, con un promedio de 98 kilómetros por hora, y se clasifica tercero con Domingo Bondi.

"ALFA-ROMEO" DETENTA EL PRIMER CAMPEONATO DEL MUNDO

"ALFA-ROMEO" DETENTA EL RECORD DE VELOCIDAD EN CHILE

"ALFA-ROMEO" HA COMPROBADO SER ADECUADO PARA LOS CAMINOS DE CHILE.

"ALFA-ROMEO" ES EL COCHE QUE USTED DEBE ADQUIRIR.

AGENTES GENERALES PARA CHILE

Ing. Nicolás Almanza Ica.

HUERFANOS 1175 — TELEFONO 4685

— L'automobile di Gran lusso —

ALFA - ROMEO

si è classificata una infinita di volte prima, aggiudicandosi record mondiali di velocità

Vincitrice del Gran Premio di Europa
e del Gran Premio d'Italia

Rappresentante per il Cile: Ing. N. Almanza

SANTIAGO

Bandera 82 — Casilla 2879 — Teléfono 1153

17 EXPERTOS PILOTOS

TOMARON PARTE EN LA GRAN CARRERA DE AUTOMOVILES DEL CIRCUITO SUR POR EL PREMIO

"Olga Cousiño"

12 DE ELLOS EQUIPARON SUS MAQUINAS CON

Carburadores "Zenith"

¿P O R Q U E?

Porque estaban seguros de obtener el triunfo, y así fué:

- 1.º Alfa-Romeo, de Gallo (con Zenith)
- 2.º Dodge, de L. Rodríguez (con Zenith)
- 3.º Alfa-Romeo, de Bondi (con Zenith)
- 4.º Chandler, de Giovinazzi (con Zenith)

Aquí y en todas partes del mundo

LOS CARBURADORES "ZENITH"

han triunfado en toda clase de competencia, ya sea de:

Velocidad, Fuerza o Economía

Cuando necesite cambiar carburador a su automóvil, camión o tractor, consúltenos sobre el Tipo correcto que debe de instalar.

CASA PILADE MASSA

DELICIAS 1153. — SANTIAGO. — TELEFONO 1948

"Sempre vittoriosa!"



L'AUTOMOBILE DI GRAN LUSSO

ALFA - ROMEO

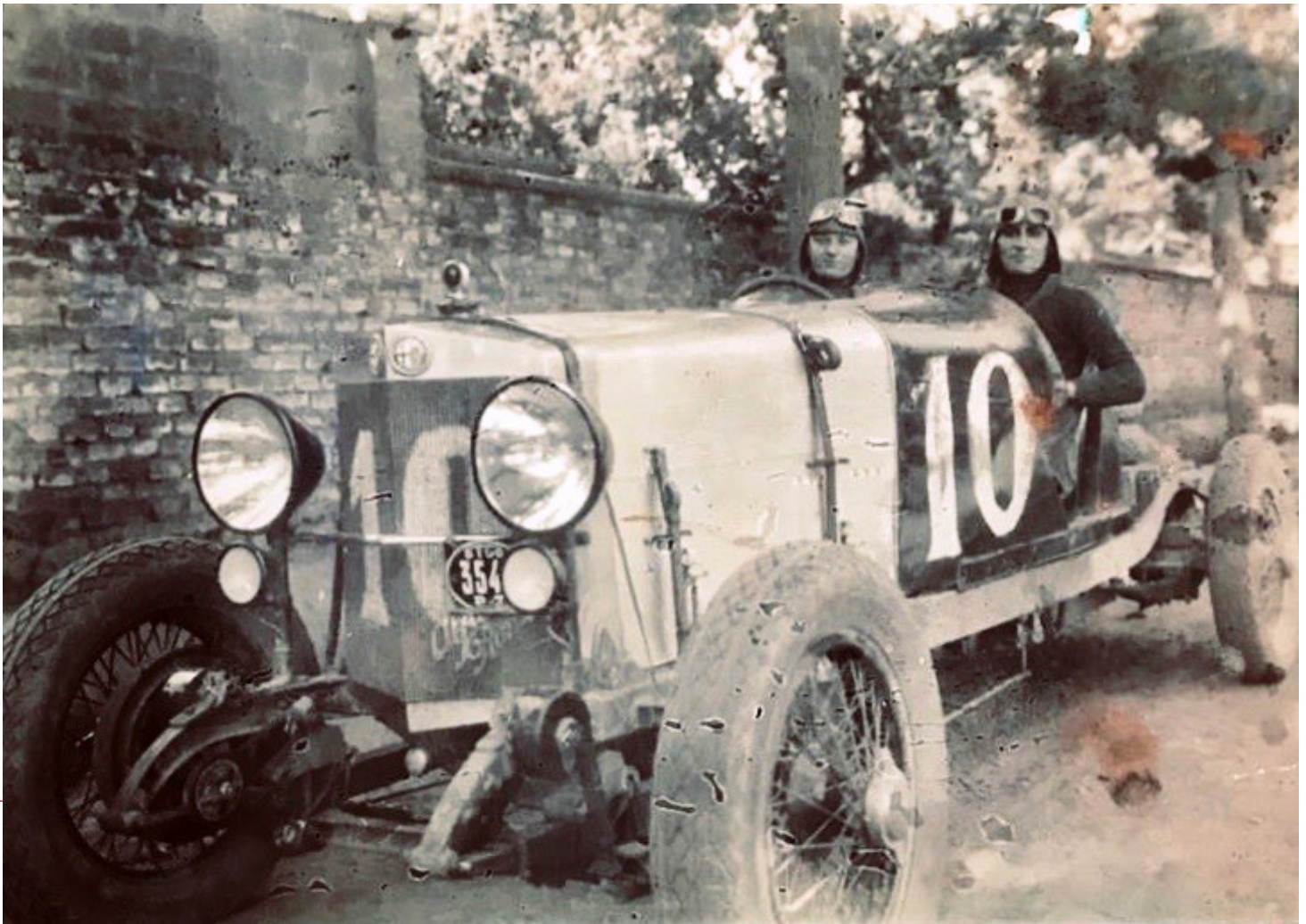
si è classificata una infinita di volte prima, aggiudicandosi record mondiali di velocità

Vincitrice DEL GRAN PREMIO DI EUROPA
E DEL GRAN PREMIO D'ITALIA

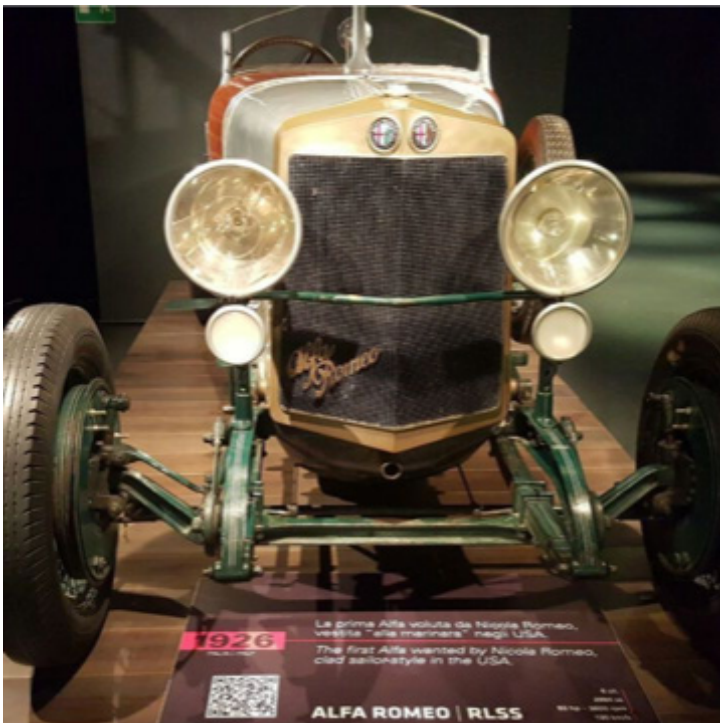
Rappresentante per il Cile: Ing. N. Almanza

SANTIAGO — Bandera 82 — Casilla 2879 — Teléfono 1153

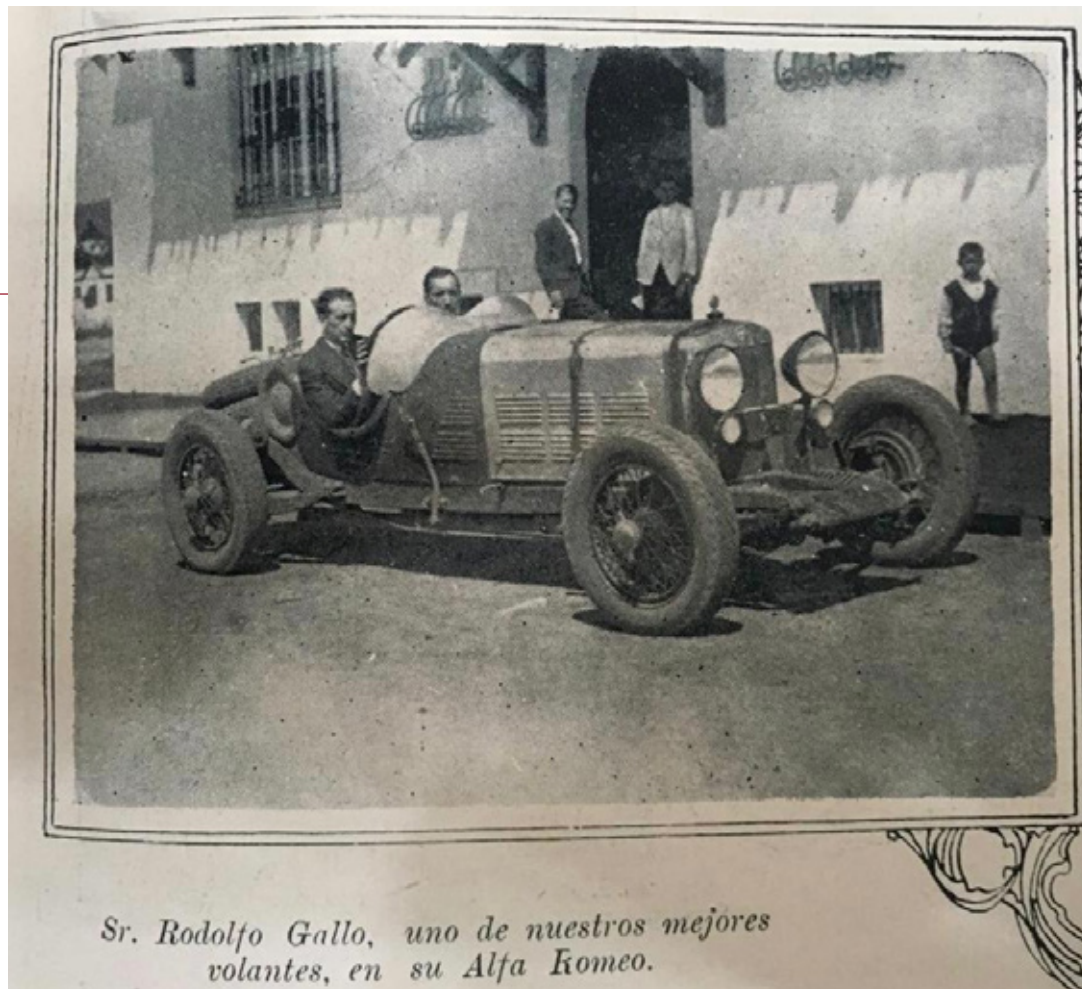
Avisos Alfa Romeo años 1927-28.



Pedro Pavone, otro de los pilotos chilenos de antaño que corría en Alfa Romeo RL.



El Alfa Romeo RL 55 de 1926 que se conserva en el Museo Alfa Romeo Storico.

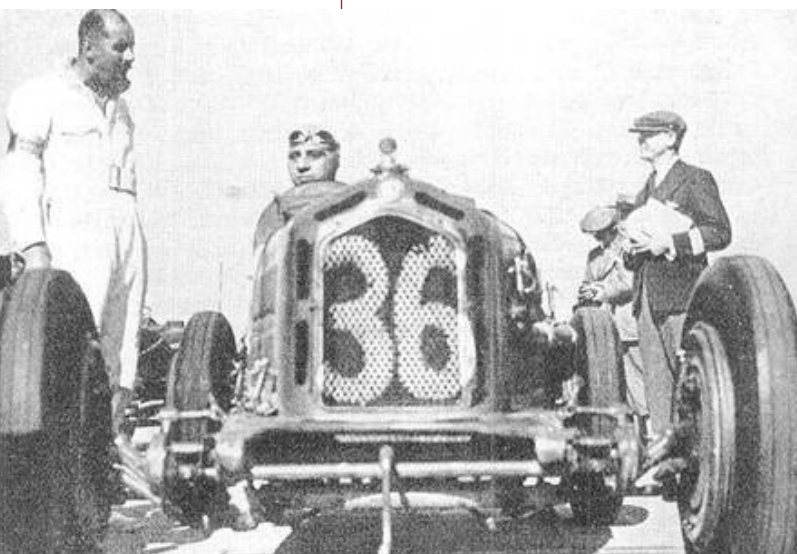


Revista Los Sports de finales de la década del veinte en Chile.



Luis Gamberini, en Alfa Romeo RL en Circuito Apoquindo 1936.

Tiempo después aparecen otros pilotos defendiendo la marca, como Atilio Capomassi y Luis Gamberini. Este último es quien obtiene una nueva victoria para los Alfa Romeo en 1936, en el Circuito Apoquindo ubicado en el sector oriente de Santiago, escenario que surge como alternativa a esas alturas ya mítico Circuito Sur.



Juan Zanelli y su exitoso Alfa Romeo Monza 8C en diversos escenarios.

Años 1933-1934

En estos años serían las mejores actuaciones en el campeonato mundial de Grand Prix del afamado piloto y diplomático chileno Juan Zanelli en su Alfa Romeo Monza 8C, el que montaba un motor de ocho cilindros en línea de 2336 cc, doble eje de levas a la cabeza y con un compresor Roots, lo que le otorgaba una potencia de 180 HP a 6500 RPM y una velocidad máxima de 200 KPH.

Sus más descollantes performances con ese Alfa Romeo fueron:

1933:

Grand Prix de Peña Rhin (Primera Copa Barcelona, Circuito de Montjuich), Primer Lugar.

Grand Prix de Túnez, Octavo Lugar.

500 Millas de Brooklands, Ganador de la serie hasta 3000c.c. y sexto en la Clasificación General.

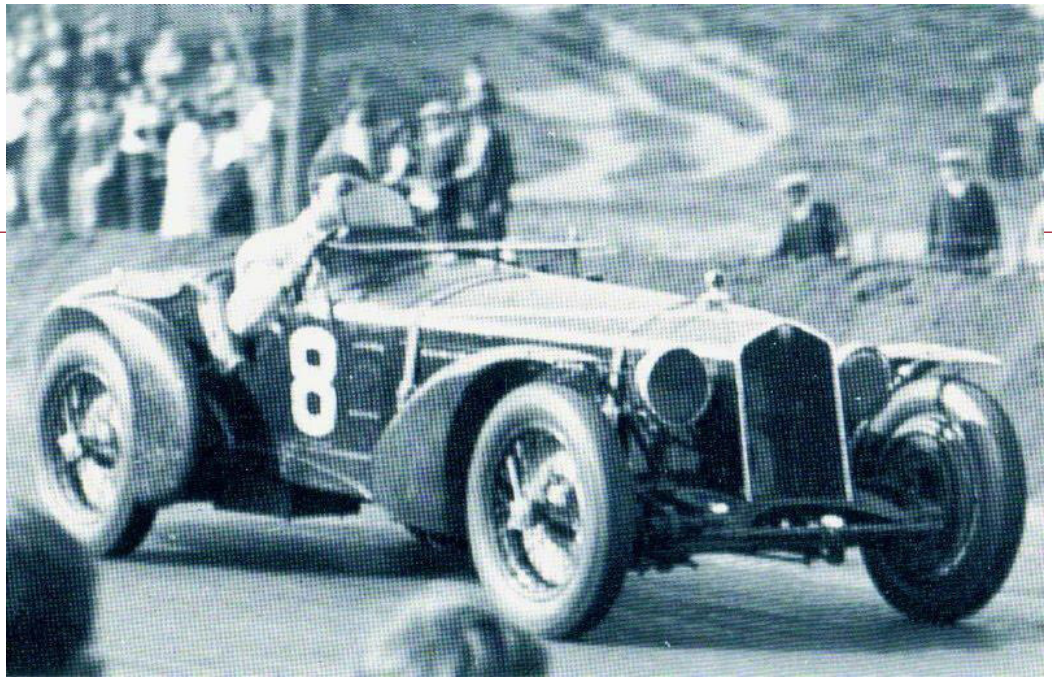
1934:

Grand Prix de Casablanca, Séptimo Lugar.

Grand Prix de Peña Rhin-Cataluña.

2ª Copa Barcelona, Cuarto Lugar.

Grand Prix de Francia, Quinto Lugar.



El Alfa Romeo de Zanelli en manos de su anterior propietario, el campeón francés Raymond Sommer, quien con ese auto (como puede verse, en versión con carrocería "biposto") ganó las 24 Horas de Le Mans del año 1932 en equipo con Luigi Chinetti.

Juan Zanelli lo transformó en un liviano roadster, para carreras de Grand Prix en pistas, prescindiendo de sus guardabarros, focos, parabrisas y otros aditamentos. Era un automóvil muy versátil y un racer multipropósito, ya que podía ser transformado sin mayor dificultad para enfrentar los distintos tipos de carreras: en autódromos, circuitos callejeros o competencias por rutas abiertas.

Juan Zanelli y su Alfa Romeo en plena carrera en el circuito callejero de Barcelona.



1933, largada del Gran Premio de Barcelona: Juan Zanelli pica desde la tercera fila en su Alfa #16.



El Alfa Romeo N° 16 piloteado por Juan Zanelli recibe el banderazo final al triunfar en el histórico Circuito de Montjuich, en la Primera Copa Barcelona (Grand Prix de 1933).

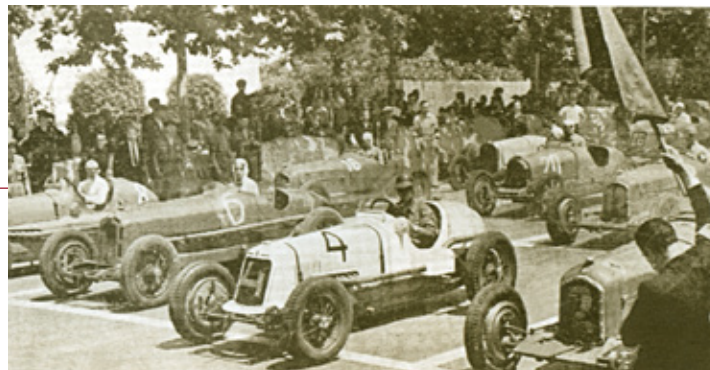


El piloto chileno recibe la felicitación del Presidente de Cataluña don Francesc Macià.





Portada de El Mercurio del 26/6/1933 con la gran noticia del triunfo de Juan Zanelli en España: Única vez en la historia en que un piloto chileno ha ganado un Grand Prix en Europa. Fue además el primer corredor latinoamericano en lograr esa hazaña.



1934, Grand Prix de Penya Rhin (Barcelona): Zanelli y su Alfa Romeo #6 en la primera fila.



1935, Grand Prix de Francia (Pau) Zanelli y su Alfa Romeo en la segunda fila de la grilla.



El famoso Alfa Romeo Monza de Zanelli es en la actualidad de propiedad de un coleccionista norteamericano, quien lo corre habitualmente en competencias para autos de carrera históricos.



Segunda parte

La era post guerra



Durante los años que duró la Segunda Guerra Mundial, y en los inmediatamente posteriores, por razones obvias las competencias deportivas automovilísticas se suspendieron en todo el mundo. Chile no fue la excepción; por el contrario, el receso duró aún más tiempo por ser un país que dependía de los combustibles y lubricantes importados, de manera que recién al inicio de la década del 50 se produce un verdadero renacer del automovilismo con las carreras en el circuito y recta de Macul, en el fundo Santa Julia en Ñuñoa; escenario que había sido la cuna de este deporte al haberse efectuado allí las primeras carreras del "Kilómetro Lanzado" en el año 1914.

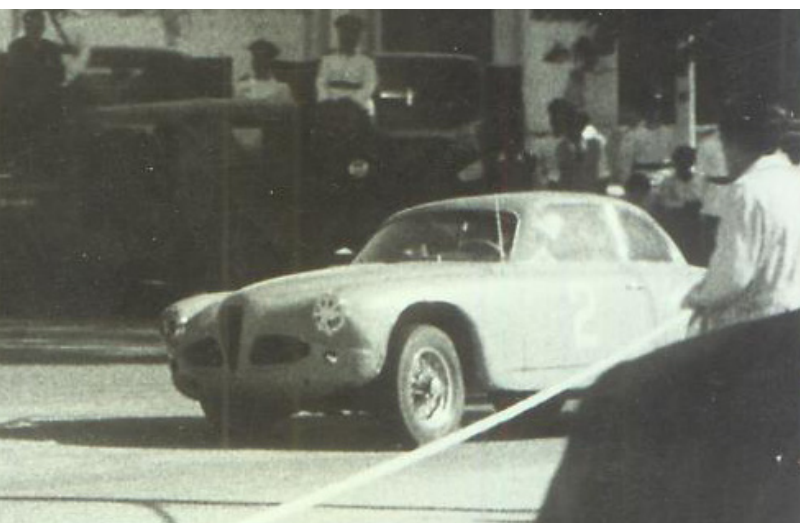


El Alfa Romeo 6 C Coupé del año 1949.

Años 1950 al 1953: En 1951 y 1952 el piloto Pablo Scassi participa en un flamante coche Alfa Romeo modelo 6C (de seis cilindros) en las famosas carreras del Kilómetro Lanzado que se realizan habitualmente en la recta de Macul, en la periferia de Santiago. La prueba más importante del primer año es ganada por el famoso volante viñamarino Eduardo Kovacs Jones manejando un espectacular Jaguar XK 120, quien bate el récord de velocidad con 174,757 KPH.

Se ignora el paradero del Alfa Romeo coupé 6C de 2500cc del señor Scassi, pero actualmente existe un coche de iguales características en manos de un conocido coleccionista, quien actualmente lo está restaurando, el que bien podría ser el mismo automóvil.





Nemesio Ravera y su victorioso Alfa Romeo Touring 1900 en el Circuito de Viña del Mar.



Alfa Romeo 1900 en manos del volante Eduardo Kovacs Jones en Los Dominicos.

Años 1954 al 1959: Nemesio Ravera, gran volante del Audax Italiano (quien sería campeón nacional de Turismo Carretera con un coupé Ford 'V8) importó de Italia un sofisticado Alfa Romeo 1900 coupé Touring, con carrocería de aluminio. No obstante ser su auto de uso habitual, con ese coche compite en esos años en algunas carreras de circuitos, tanto en Santiago como en Valparaíso, ganando en varias oportunidades las categorías Carrozados y Gran Sport.



Nemesio Ravera y familia con su Alfa Romeo Touring.



Laerte Gnudi y el Alfa Romeo ex Nemesio Ravera en la carrera Santiago a Arica.

Año 1960: En el legendario Circuito de Los Dominicos participa el experimentado piloto Eduardo Kovacs Jones en la serie Gran Sport a bordo del Alfa Romeo 1900 Touring de Ravera. Obtiene el segundo lugar en la clasificación final.

También en esa misma jornada mecánica participa el volante Aldo Bottaro con otro Alfa Romeo de calle en la serie Carrozados Standard hasta 2.000. Logra también el segundo lugar en su categoría.

Año 1964: El mismo Alfa Romeo 1900 que fuera de Ravera, piloteado ahora por su nuevo propietario, el italiano radicado en Chile Laerte Gnudi, participa en la gran carrera Santiago a Arica, en la que lamentablemente debió abandonar. Corrió también al volante en ese Alfa Romeo en el histórico Circuito El Morro de Arica de ese año, logrando una excelente actuación en fuerza libre, llegando en definitiva tercero.

Este histórico Alfa Romeo Touring Superleggera 1900 coupé que perteneció al campeón de Chile de Turismo Carretera -don Nemesio Ravera- estuvo desaparecido por años, pero por suerte fue encontrado y adquirido por un conocido coleccionista, por lo que está actualmente en buenas manos y en proceso de restauración. Soñamos con ver esta histórica máquina bien restaurada y circulando nuevamente por los caminos de Chile.



Juan Manuel Fangio en la Mille Miglia de Italia, corrió en 1952 en un Alfa Romeo igual al de Nemesio Ravera.



El Alfa Romeo Giulietta SZ Zagato en el Gran Premio "Sopesur" de 1966.



Gran Premio Sopesur de 1966, el Alfa Romeo coupé 2600 del piloto Antonio Sone.



Alfa Romeo Sprint Coupé 2600 Bertone que se encuentra en el Museo Jedimar de Santiago, el que presumiblemente sea el mismo que corrió en la carrera al sur en 1966.



Sergio Ducaud al volante del famoso Alfa Zagato en el mismo Gran Premio.

Año 1966: En el Gran Premio SOPESUR (Sociedad Periodística del Sur), desde Santiago a Puerto Montt y con regreso hasta Concepción, participaron dos Alfa Romeo: una coupé 2600 del volante de Valparaíso Antonio Sone y una exclusiva Giulietta SZ piloteada por Sergio Ducaud. Este auto era una creación del famoso diseñador Zagato de Milán que fue importado nuevo por Eduardo Kovacs Jones, quien lo vendió a Jorge Comandari. Después pasó a manos de Ducaud y finalmente fue adquirido por el viñamarino Evaristo Peña. Originalmente era un modelo de cola redonda, pero luego de un accidente en su parte posterior, su dueño (Comandari) lo reconvirtió en un Zagato de cola trunca (coda tronca). Este era un auto muy sofisticado ya que su espectacular rediseño hecho por Zagato hizo historia (también utilizado en los exitosos Alfa Romeo TZ de competición), siendo además la fuente de inspiración para la carrocería de muchos autos de carrera con la cola cortada o trunca -que les otorgaba mejor aerodinámica- entre ellos las famosas "Liebres" de Turismo Carretera fabricadas en la República Argentina."



Evaristo Peña corrió también varias carreras en Viña del Mar en el precioso Alfa Romeo Giulietta SZ (Sprint Zagato), el que lamentablemente varios años después fue exportado a Alemania (en 1990) junto a otros vehículos italianos clásicos, entre ellos uno de los históricos Fiat Abarth 1000 Anexo J Grupo Dos con el que el piloto Santiago Bengolea lograra el récord de velocidad por vuelta en el Autódromo de Las Vizcachas.

En Europa, este Alfa Romeo histórico es conocido como "the Chilean SZ II" y ha tenido destacadas participaciones en eventos de autos de carrera históricos, como por ejemplo en el Goodwood Revival en Inglaterra. Recientemente fue subastado en la afamada casa de remates Sotheby's de Gran Bretaña, indicándose en su publicidad que el auto fue re-carrozado por Zagato en Italia y que ha estado en manos de una misma familia los últimos veinte años.





1980: Álvaro Ferrer en acción con la preciosa Giulietta Sprint Veloce 1300 (diseñada por Bertone).

Década de los ochenta.

En el primer año de esta década, los colores de Alfa Romeo eran defendidos exitosamente en las pistas capitalinas (en el campeonato nacional de velocidad) por el hábil piloto Álvaro Ferrer, quien siempre se identificó con la marca italiana del “biscione” (la serpiente). Ferrer, representando al Club Deportivo Universidad de Chile, participó exitosamente en las primeras carreras de la década en dos Alfás: una Giulietta Sprint Veloce y una Berlina 1750.

Sin embargo, fue con su Alfa Romeo Giulia Super con la que hizo historia al obtener varias victorias espectaculares en la categoría “Potenciados 2000”. Memorable fue la competencia Tres Horas de Cerrillos, en el aeropuerto del mismo nombre, en la que Álvaro Ferrer venció con gran pericia en su Alfa Romeo, corriendo bajo una lluvia torrencial, turnándose en la conducción con el volante Ricardo Marsano. Otra carrera de largo aliento histórica fue la de Las Tres Horas realizada en el autódromo de Las Vizcachas, en la que Álvaro Ferrer nuevamente logró la victoria para Alfa Romeo, esta vez intercambiándose en el manejo con su veloz hermano Martín; un gran piloto que llegaría luego a ser campeón nacional. Poco tiempo después, Álvaro Ferrer dejó temporalmente los Alfa Romeo y se integró a la serie mayor de nuestro automovilismo, compitiendo en una veloz “Liebre” de Turismo Carretera.



1980: El gran volante Álvaro Ferrer dando espectáculo en su histórico Alfa Romeo Giulia Super.

En esa misma época inicial ochentera, la marca Alfa Romeo se destacaba también en el norte de Chile de la mano del conocido piloto de autos y motos Christian Haleby (radicado transitoriamente en Iquique), quien triunfaba en las carreras que se realizaban en Arica, Iquique y Antofagasta, por el Campeonato Regional del Norte. La potente máquina que le permitió a Haleby salir campeón dos años consecutivos (1981-1982) era un Alfa Romeo Alfa Sud 1.5 al que él mismo le había instalado un turbocompresor, además de varios "fierros" de competición, transformándola en un bólido casi invencible en los empolvados circuitos nortinos. Se daba el gusto de ganar incluso a autos de carrera de categorías mayores, equipados con grandes motores V8 americanos.

Christian Haleby posando con su veloz Alfa Romeo Alfasud Turbo en tierras nortinas.



Año 1981 en Las Vizcachas: Los renombrados pilotos Alejandro Schmauk y Santiago Bengolea integran el equipo Alfa Romeo que interviene con gran éxito en el Campeonato Nacional de Turismo en la categoría hasta 1800 c.c. Era un equipo oficial de la concesionaria Euro Sport, representante en Chile de Alfa Romeo, el que se creó gracias a la iniciativa de Schmauk, y con el auspicio de Marlboro. El equipo contaba con dos autos del modelo Alfasud de cuatro puertas, los que contaban con motores de 1.500 c.c. A poco andar, aparecieron otros dos Alfasud similares compitiendo en manos de volantes particulares: el de los hermanos Perrot y el de Norman Walker. Estos Alfa Romeo berlinas triunfaron en reiteradas ocasiones en Las Vizcachas y otros escenarios. Sus duelos a muerte con los Renault Fuego 1.8 fueron sin duda memorables. El veloz piloto privado Norman Walker logró consistentes resultados a lo largo del año, lo que le permitió salir campeón en su Alfa Romeo en la categoría Standard de Fábrica hasta 1800 c.c.

Año 1982: El equipo Alfa Romeo renueva sus máquinas y participa ahora con los modelos Alfasud TI, 1.5 coupé, de dos puertas, en el Campeonato chileno de Turismo (Standard hasta 2000 cc.). Los pilotos oficiales que los corrían seguían siendo Alejandro Schmauk y Santiago Bengolea. El "team" Alfa Romeo contaba con el auspicio de Copec, Denim y Marlboro, siendo los colores rojo y blanco de esta marca de cigarrillos los que llevan los autos oficiales.

El Alfasud 1.5 berlina en acción en Las Vizcachas. Schmauk, Bengolea y Walker los hacían triunfar.





Escena habitual de la época: el Alfa Romeo de Alejandro Schmauk liderando una disputada carrera.

En la segunda mitad del año, Bengolea fue fichado por el equipo de Nissan Cidef, de la misma categoría, el que también integraba el piloto Iván Silva. Al equipo Alfa Romeo-Marlboro se agregó entonces esporádicamente el volante Christian Haleby, quien en esa época residía en Iquique (como ya se indicara en párrafos anteriores, donde habitualmente participaba en las carreras nortinas piloteando un Alfesud potenciado con turbo).

Los Alfa Romeo TI ganaron varias carreras durante el año, pero en definitiva el campeonato lo obtuvieron sus enconados rivales: los Ford Laser del equipo oficial (Biggs Autos) que comandaba el experimentado piloto Cristóbal Velasco. Los duelos entre los Alfa Romeo, los Nissan Stanza, los Renault Fuego y los Ford Laser dieron lugar a jornadas memorables en el autódromo de Las Vizcachas ese año de 1982, las que sin duda hicieron historia en el automovilismo deportivo chileno.



Tercera parte

Alfa Romeo en los rallies





Años 1985-86. Para participar en rallies tanto en el campeonato chileno, como a nivel internacional, nace en 1985 el equipo oficial Alfa Romeo de Rally. Los coches eran dos hermosos Alfasud Sprint Veloce 1.5 pintados con los colores blanco y rojo del auspiciador: la marca de cigarrillos Belmont. Los bólidos fueron preparados y armados en el taller de Eurosport bajo la batuta de Christian Haleby y José Miguel Pacheco.

En el Campeonato Nacional de Rally, el experimentado piloto Alejandro Schmauk ganó varias veces la clase hasta 1600cc y en una oportunidad incluso venció en la clasificación general hasta 2000cc. Los navegantes de Schmauk en esas temporadas fueron Felipe Horta (en 1985) y Enzo Polito (en 1986).

Cabe destacar que, en una de las competencias, el Rally de Rengo, fue Felipe Horta quien corrió el Alfa de Schmauk (este estaba lesionado luego de un accidente corriendo en coches de Fórmula). Horta tuvo un magnífico cometido y dio un golpe a la cátedra al vencer en la competencia, llevando el Alfa Romeo a la victoria en la clasificación general. Fue su inicio como piloto de rally, sin saber que con el tiempo llegaría a ser el Director y motor del Campeonato Nacional de Rally Mobil y, más aún, de la fecha del Campeonato Mundial de Rally que se corrió en Chile en Concepción el año 2019.



El exitoso Alfa Romeo Sprint de Alejandro Schmauk en acción en diferentes rallies.





El otro Alfa Romeo Sprint 1.5 del equipo de Rally Belmont fue corrido en varios rallies por el volante Eugenio Velasco, radicado en esos años en la ciudad de Puerto Montt. Incluso participó en una fecha del Campeonato Mundial de Rally en Argentina, llevando como navegante a Milton Castaing. En los rallies nacionales realizados en la zona sur, Velasco tenía como navegante habitual a Roberto Glatz. También con ese mismo Alfa Sprint participó en 1986 en una fecha del Campeonato Argentino de Rally en Bariloche; oportunidad en que el navegante de Velasco fue el conocido piloto Nicolás Vergara.

El auto andaba muy rápido y resistió bien todos los rallies, pero tuvo un final literalmente de película. Fue arrendado al Canal 13 para una teleserie en que el protagonista corría en rally, quien en un episodio se desbarrancaba incendiándose su Alfa Romeo, y ese accidente era la clave de dicha teleserie. Se suponía que el incendio era controlado por personal especializado fuera de cámara, pero desafortunadamente algo falló y el auto se quemó entero. Así de dramático fue el fin de ese Alfa Romeo Sprint 1.5 de rally. El otro auto igual, el Alfa Sprint que corría Schmauk, fue convertido después en auto de calle, luego que el equipo decidiera pasar a utilizar un nuevo modelo de Alfa Romeo para las competencias a partir del año siguiente: el Alfa 33.

Eugenio Velasco y su navegante Nicolás Vergara con el Alfasud Sprint Veloce 1.5 en el Rally Aniversario de San Carlos de Bariloche, en la República Argentina.





Con el paso cordillerano de Los Libertadores cortado por la nieve, el auto se despachó en avión (en Alitalia como correspondía a un Alfa Romeo) hasta la ciudad de Buenos Aires.

Año 1987: El nuevo modelo Alfa 33 1.5 Grupo A participa en el Campeonato Mundial de Rally, en Córdoba, Argentina. Piloteado por el experto Alejandro Schmauk y con la navegación de Felipe Horta fueron décimos en la clasificación general y terceros en su clase, sumando un extraordinario punto en el campeonato mundial para la marca Alfa Romeo. Sin duda una actuación internacional legendaria para el automovilismo chileno.

Año 1988: Después de competir exitosamente en el Rally Mundial en Argentina, el mismo Alfa Romeo 33 de color blanco fue rearmado y reacondicionado para pista, y con él Alejandro Schmauk ganó ese año varias carreras del campeonato nacional de turismos, en el autódromo de Las Vizcachas.

El Alfa Romeo 33 de Schmauk y Felipe Horta en la exitosa incursión en Argentina para la fecha del Mundial de Rally, en el año 1987. Estuvieron entre los Top Ten: una gran hazaña para el equipo.





La foto corresponde al Alfa Romeo 33 1.7 en la largada simbólica del Rally del Lago en Uruguay. A bordo, el binomio Alejandro Schmauk- Héctor Orellana.



El Alfa 33 de rally que fue reconvertido para correr en la pista de Las Vicachas.

Año 1988: Después de competir exitosamente en el Rally Mundial en Argentina, el mismo Alfa Romeo 33 de color blanco fue rearmado y reacondicionado para pista, y con él Alejandro Schmauk ganó ese año varias carreras del campeonato nacional de turismos, en el autódromo de Las Vizcachas.

Año 1989: La concesionaria de Alfa Romeo prepara un nuevo auto para las competencias internacionales de rally; un modelo Alfa 33 rojo, ahora con motor de 1.7 litros, para el Grupo A. Con este nuevo Alfa, Alejandro Schmauk, teniendo como navegantes a Héctor Orellana (en Uruguay) y a Felipe Horta (en las demás fechas: Brasil, Paraguay, Argentina y Chile), logran ser nada menos que Subcampeones Sudamericanos de Rally en la clase mayor hasta 2000cc. Otro gran logro internacional para el bronce en la historia de Alfa Romeo y del automovilismo chileno, el que no fue suficientemente destacado por los medios de prensa, como lamentablemente suele ocurrir en nuestra patria.

A fines de ese año 1989, una vez terminadas las competencias de rally, el mismo rojo Alfa 33 1.7 es reacondicionado una vez más; ahora para pasar a correr en pista en el Campeonato Nacional de Velocidad, en la serie hasta 2 litros. Comenzará así la década de los '90.



Cuarta parte

La década del noventa





Año 1990: En un Alfa Romeo modelo Alfasud 33 1.7 Grupo A especialmente preparado para pista, la pareja conformada por los pilotos Víctor Matthei y Alejandro Schmauk logran una espectacular victoria en la famosa carrera de resistencia denominada Las Tres Horas Internacionales, en el autódromo Las Vizcachas, en homenaje al aniversario de la Federación de Automovilismo de Chile. El binomio Schmauk-Matthei logró ese gran triunfo en la clasificación general, después de un excelente apronte, pues en los piques de clasificación ya habían demostrado su velocidad al lograr la "pole position", ubicando los colores de Alfa Romeo al tope de las marcas automovilísticas en competencia.

Fue una carrera sin duda extenuante y muy emocionante, ya que el Alfa Romeo de Schmauk y Matthei perdió el liderato por un neumático pinchado, luego de andar en punta más de dos horas.

Superado en pits el problema con la rueda, comenzó la remontada en la pista, donde Víctor Matthei tuvo un cometido veloz e impecable, ya que no les dio respiro a los rivales, sobrepasándolos uno a uno, hasta que logró ubicar nuevamente el Alfa Romeo en el primer lugar, el que no abandonó hasta el banderazo final. En el segundo lugar arribó un Toyota conducido por los hermanos Kurt y Felipe Horta y Claudio Israel.



El Alfa en boxes cambiando rueda. Christian Haleby, a cargo del "team", da instrucciones.



Cambio de pilotos en Las Tres Horas: sale Schmauk (de azul) y entra Matthei (de blanco).

La prensa destacó el triunfo de Alfa Romeo, la pericia de los pilotos ganadores y lo disputada que fue la emocionante carrera.

'Tres Horas' de emoción

El binomio integrado por Alejandro Schmauck y Víctor Matthei resultó vencedor en la prueba internacional de automovilismo "Las Tres Horas", que ayer se desarrolló en el circuito de Las Vizcachas, en motivo de la celebración de los 15 años de vida de la federación.

Los pilotos, al mando de un Alfa Romeo, habían logrado el sábado la pole en los piques de clasificación. Y ayer repitieron su excelente aporte, al completar en las tres horas de competencia y dos vueltas al circuito, de 2.997 metros, un total de 129 giros, con un tiempo de 3 horas 3 minutos y 32 segundos.

El segundo lugar en la clasificación general correspondió a los pilotos Claudio Israel y Kurt y Felipe Horta, en un Toyota, que también completaron 129 vueltas en



El potente Alfa Romeo de Schmauck-Matthei consiguió el primer lugar en la maratónica prueba "Tres Horas". Ganó el liderato cuando sólo faltaban 11 giros para el final.



El Alfa Romeo 1.7 ganador ayer en Las Vizcachas. Este coche preparado por Alejandro Schmauck también compete en Rally y Fuerza Libre, estando siempre en los primeros lugares.

Carrera aniversario de la Fedach

Matthei mostró garra

El binomio Alejandro Schmauck y Víctor Matthei se impuso ayer en la carrera de aniversario número 25 de la Federación Chilena de Automovilismo, denominada "Las Seis Horas Internacionales", realizada ayer en Las Vizcachas.

La carrera tuvo en realidad una duración de sólo tres horas, debido al retiro de varios coches que en un principio estaban inscritos. De todas maneras la prueba "tuerca" fue emocionante, especialmente por la lucha entre el binomio Schmauck-Matthei, con el tri-

En pareja con Alejandro Schmauck, el piloto logró un difícil triunfo

nomio compuesto por Claudio Israel y los hermanos Kurt y Felipe Horta.

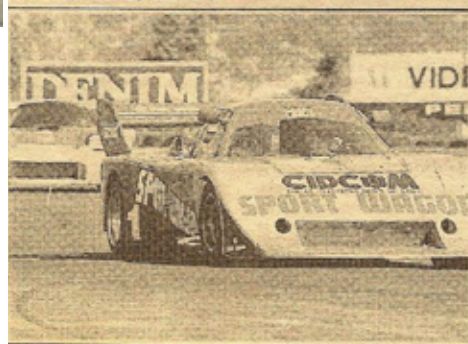
El primer turno del auto ganador (Alfa Romeo 1.7), le correspondió a Alejandro Schmauck, quien tomó la delantera inmediatamente. Parecía que el triunfo sería fácil para este coche. La primera hora fue de

dominio absoluto para el binomio del Alfa. Sólo el Toyota 1.6 de los Horta, con Claudio Israel, el Fiat de Luis Pérez y Roberto Zarzar y el coche de Alejandro Bunster, con Martín Ferrer, amagaban a Schmauck.

Todo transcurría sin variación hasta que el Alfa Romeo sufrió un pinchazo, perdiendo la punta. Fue el auto Toyota, que en ese instante era conducido por Felipe Horta, el que tomó la delantera. La carrera ya había sobrepasado las dos horas. Salíó a la pista Víctor Matthei, con una difícil tarea por cumplir: descontar los más de veinte segundos de desventaja con respecto al puntero.

El trabajo de Matthei fue excelente, casi un segundo por vuelta iba ganando con respecto a Horta. La competencia cobró una animación excepcional. Faltaban 20 minutos por correr cuando Víctor Matthei logró arrebatarse el primer puesto a Felipe Horta. De ahí en adelante, nadie amagó el triunfo del Alfa Romeo.

La clasificación final fue la siguiente: 1° Schmauck-Matthei (ganadores categoría 1.500 a 2.000), 129 vueltas; 2° Israel-F. Horta-K. Horta, 129 vueltas; 3° Rouselle-Forestá (ganadores cat. 1.000 a 1.500), 122; 4° Gac-A. Fernández, 120 vueltas.



Lino Pesce ganó nuevamente en la serie Sport Prototipo, pero el nivel es cada vez más bajo por la poca cantidad de pilotos en competencia.

¡Felicitaciones!

Felicitamos a nuestro binomio de pilotos formado por Alejandro Schmauck y Víctor Matthei y a todos los integrantes de nuestro Team Denim - Alfa Romeo, por el espectacular triunfo en "Las tres horas internacionales" de Las Vizcachas.





Año 1991: En un Alfa Romeo modelo Alfasud 33 1.7, el que fue equipado con tracción 4x4, el volante Alejandro Schmauk y su navegante Manuel Jaurena, compitieron y resultaron ganadores de la clasificación general del Primer Rally del Desierto, el que largó desde Santiago hasta Arica y luego con retorno a la ciudad de Antofagasta. Fue sin duda una prueba maratónica, precursora del Rally Dakar que se disputaría en el futuro entre Argentina y Chile. Nadie esperaba que un Alfa Romeo pudiese participar con éxito en una prueba tipo raid de resistencia por el desierto.

El Alfa que se usó en esa ocasión era el que Schmauk había usado exitosamente en la temporada de Rally del 89, al que le instalaron la tracción integral de una Alfa Romeo Station Giardinetta.

En las dunas el Alfa 33 perdía terreno, pero en las rectas del desierto de Atacama el coche volaba, y fue allí donde se cimentó esta nueva espectacular victoria para Alfa Romeo en Chile. Obviamente la destreza del piloto y la buena navegación de Manuel Jaurena jugaron un papel fundamental en este verdadero experimento deportivo que se convirtió en otro triunfo de renombre para la marca italiana.



El experimental Alfa 33 4x4 a toda velocidad en el norte: triunfó inesperadamente sobre todos los vehículos todo terreno preparados especialmente para las dunas y el desierto.



En una carrera bajo la lluvia, Schmauk se dio el lujo de vencer a los TC y a los Sport Prototipos. Una victoria inolvidable para la marca Alfa Romeo en Las Vizcachas.

Ese mismo año 1991: Alfa Romeo también se impone en las pistas nacionales. En un Alfasud 33 1.7 potenciado, el piloto Alejandro Schmauk compite en la serie denominada "Superturismo" y obtiene nada menos que el Campeonato Nacional.





Schmauk y Jaime Rojas con el New Alfasud 1.7 con 16 válvulas, en la República Argentina.

Año 1992: Campeonato Mundial de Rally en Tucumán, Argentina. Alejandro Schmauk con el nuevo modelo de Alfa Romeo, el Alfasud New 33 1.7 16 válvulas, participa llevando de navegante a Jaime Rojas. El binomio gana el Grupo N y logra el puesto 14° en la Clasificación General, en una nueva exitosa y muy meritoria actuación del equipo Alfa Romeo de Chile en una fecha del Campeonato Mundial.

Como se ve en la foto, en la sierra de Catamarca estaba nevando para el Rally Mundial '92.





Año 1993: Rally Transchaco en Paraguay, el más duro de Sudamérica; cuatro días hasta Bolivia y después retorno a Asunción. En el Alfasud New 33 1.7 16v Grupo N compite una vez más el incansable Schmauk, navegado allí por un experto paraguayo, Julio Maldonado. Ganan la categoría del Grupo N, y llegan cuartos en la general. Es el primer auto con piloto extranjero que logra terminar el famoso rally a través del Chaco en su primera incursión. Hoy en día recuerda esta aventura Alejandro Schmauk señalando: "Fueron más de 15 días recorriendo la agotadora y difícil ruta con todo tipo de bichos y un calor insoportable, durmiendo en pocilgas, etc. ¡Para no repetirlo!"

Años 93 al 95: El equipo Alfa Romeo vuelve a las pistas con el Alfa New 33 1.7 pero ahora con un coche preparado al máximo, y con toda la tecnología de última generación: auto desarrollado con jaula estructural, suspensiones y frenos muy mejorados, con "fierros" de Autodelta, Cosma y Balestrini. Contaba incluso con telemetría, y con la ayuda de sensores instalados en la pista los pilotos y técnicos del equipo obtenían información soñada para la época: todas las fuerzas G, la posición de volante, del acelerador, de los frenos, etc.



En diciembre de 1993, la dupla de pilotos formada por Víctor Matthei y Alejandro Schmauk reverdecieron los laureles de Alfa Romeo al ganar por segunda vez la prueba de resistencia Las Tres Horas Internacionales de Chile en Las Vizcachas. Esta vez el duelo fue primordialmente con los Nissan, pero la carrera no fue tan disputada como la anterior, siendo evidente el dominio del Alfa Romeo. Este veloz coche de competición, así como varios otros Alfas mencionados en los párrafos y capítulos anteriores, fue preparado en el taller de Eurosport por el experto equipo de técnicos encabezados por Christian Haleby y José M. Pacheco.

Finalmente, en los años 1994 y 1995, el mismo Alfa Romeo 33 1.7 de 16 válvulas obtiene en la pista numerosas victorias más de la mano de Alejandro Schmauk. Ese veloz Alfa tuvo después como dueño al desaparecido volante Ignacio Mujica, quien siguió corriendo exitosamente en Las Vizcachas. Posteriormente, con él ganó también varias veces en las carreras organizadas por el Club de Autos Sport de Vitacura. Sin duda un coche Alfa Romeo histórico, ya casi mítico, unido a recordados y hábiles pilotos. Fue el último Alfa Romeo en competir y triunfar en carreras oficiales por el Campeonato de Chile de velocidad.

Homenaje a Ignacio Mujica (Q.E.P.D.) y su Alfa Romeo 33 de carrera, en Las Vizcachas. En la foto aparecen (de izquierda a derecha) Alejandro Daly, Andro Karlezi, Nicolás Jones, Nicolás Vergara, Rodrigo Velasco y Alfredo Ureta.





Alfa Romeo en la Fórmula 3:

En los tres primeros años de la década del noventa se realizaron campeonatos nacionales de monopostos de la Fórmula 3 con diversidad de mecánicas y marcas de motores (posteriormente se transformaría en monomarca). En ellos le cupo una muy destacada actuación a la marca Alfa Romeo.

En las competencias de 1990 participó el equipo Denim Alfa Romeo con un hermoso monoplace fabricado en Argentina por el afamado ingeniero Oreste Berta y con la mecánica Alfa instalada y preparada por la concesionaria en Chile. Se utilizó el mismo exitoso motor boxer de cuatro cilindros y 1350cc de los Alfa Romeo 33. Los pilotos que lo condujeron fueron Cristián del Fierro y Martín Ferrer.

Luego de esa primera incursión en la Fórmula 3, en los dos años siguientes Alfa Romeo formó con Shell y Marlboro un poderoso equipo para la categoría, con los autos pintados con los mismos colores de aquel que corriera el campeón mundial Ayrton Senna en la Fórmula Uno. La planta motriz siguió siendo el probado boxer del Alfa 33, los monoplazas fueron fabricados en Chile por Juan Larroquette y la supervisión mecánica estaba a cargo de Juan Carlos Silva. Los pilotos de esta exitosa Escudería Alfa Romeo Marlboro Shell fueron Giuseppe Bacigalupo e Iván Mesías.



Se consagró ayer por sexta vez monarca de la Fórmula Tres.

El Tano, supercampeón

GIUSEPPE Bacigalupo se coronó ayer por sexta vez campeón de la Fórmula 3. En el circuito de Las Yacachas, que el piloto de Rengo conoce como la pajarita de su nieta, ganó las dos mangas de la penúltima fecha de la temporada y con ello consiguió 69 puntos en el ranking.

La segunda posición fue para Gonzalo Albalade, que acumuló 48 puntos, y el tercer lugar para Martín Ferrer, que sumó 44.

También en Fórmula 4 hubo un

campeón, anticipado: Sebastián Marín, quien logró el segundo lugar en la jornada y acumuló 71 puntos. Le siguió en forma definitiva Francisco Corra, que con su sexto lugar sumó 52 puntos.

Los pilotos de la serie Nissan C1, del también celebrado el título que ganó Ricardo Infante con 90 puntos en la temporada.

Una jornada para campeones, en el valle del vertigo. Y, sin duda, la más emocionante fue la sexta carrera de Bacigalupo, quien además

de campeón en concepto de su ciudad y que ayer, como todo el año, contó con el apoyo incondicional de sus cientos de seguidores.

Bacigalupo, para asegurar el campeonato matemáticamente, necesitaba cuatro puntos; es decir un tercer lugar. Pero el "Tano" se la jugó en la primera manga —22 puntos el circuito de 1.800 metros— y luego hizo lo mismo en la segunda. Y en ambas creó la meta en el primer lugar.

En la primera, Bacigalupo, desde las primeras vueltas se mostró en el tercer lugar. La lucha se había centrado entre Ramón Herrera y Gonzalo Albalade. Al comenzar la manga, el "Tano" desplazó a Albalade y se mantuvo al mando de Herrera. En el decimoctavo giro le adelantó y se aseguró hasta el final en el primer lugar. En la segunda

seguida el título desde el primer giro, es que logró el primer lugar. El campeón se retiró luego de sus seguidores y cuando se le bajó la bandera a cuando recibió una ovación, los aficionados y el movimiento de todos por su brillantez, campaña, la mejor que ha cumplido un piloto nacional en nuestra país.

Los resultados de la fecha fueron los siguientes: F-3, 1) Giuseppe Bacigalupo, 2) Gonzalo Albalade, 3) Ramón Herrera, 4) Carlos Caputo, Fórmula 4, 1) Sebastián Marín, 2) Sebastián Marín, 3) Carlos Caputo, 4) Ramón Herrera, 5) Gonzalo Albalade, 6) Francisco Corra, 7) Martín Ferrer, 8) Manuel Elgueta, 9) Javier Fernández, 10) Sergio Rodríguez, 11) Gabriel Tuma, 12) Edén Delano.



El campeón local, con los colores de Rengo



'Gracias a todos'

El campeón de Rengo, por su brillante campaña, es el mismo piloto campeón del 1991, año en que consiguió su primer título.

Una mucha humildad recibió las felicitaciones. Al cruzar la meta y asegurar el título (por la pista que una una pequeña bahía de Rengo. Una muestra de agradecimiento a todos su gente y a su ciudad.

Más palabras dedicadas que "otro agradecido de todo el mundo. De mi patrocinador, Juan Carlos Silva, de los organizadores —Marlboro, Shell—, espero continuar creciendo y cumplir algún día los 10 títulos, en esta hermosa meta".

—Puede mantener su campaña en el extranjero?

—No. Comenzó nuestra participación en carreras a contar con uno tipo de auto. Pasa que uno puede ser un gran campeón en nuestro nivel.

—¿Cuál es su objetivo de la campaña de este año?

—Ha sido un temporada muy difícil. De todos momentos, al final me gustaría descansar. Logré 6 primeros lugares de un total de 11 fechas y ello es un promedio que realmente me da más que satisfacción.

"Pepe" Bacigalupo obtuvo numerosos triunfos con ese Alfa Romeo con los colores de Marlboro y Shell; transformándose así en el hombre más rápido de la Fórmula 3 en esos años. Producto de esas victorias logró coronarse merecido Campeón de Chile los años 1991 y 1992, llevando la marca Alfa Romeo a la cúspide del deporte automovilístico nacional. El experimentado y hábil volante Bacigalupo lograría ser campeón nacional varios años más en otros autos monoplazas.

El victorioso equipo Alfa Romeo en pleno, con los Marlboro - Shell campeones de la Fórmula 3.



Epílogo

Celebración del centenario de Alfa Romeo





Ante una gran concurrencia de autoridades, personalidades, diplomáticos, representantes de la marca, coleccionistas invitados y alfistas se llevó a efecto el 10 abril del año 2011, en los jardines de la Embajada de Italia en Santiago, un gran evento de celebración de los 100 años de historia de Alfa Romeo; el que incluyó una exposición de medio centenar de bellos automóviles de la marca de todos los tiempos y un Concurso de Elegancia para elegir a los mejores entre los más clásicos. Había Alfas diseñados por Bertone, Pininfarina, Giugiaro, Zagato y el Centro Stile Alfa. El Embajador de Italia en Chile, señor Vincenzo Palladino, además de ser el anfitrión, fue quien entregó los galardones a los dueños de los automóviles que resultaron premiados de acuerdo con la decisión del jurado integrado por connotados especialistas en coches de colección en general y de Alfa Romeo, en particular.



El ganador en la categoría de los coches antiguos fue un magnífico Alfa Romeo del año 1923, modelo RL Normale descapotable.



Entre los clásicos de post guerra el galardón se lo llevó un Spider 1750 del año 1969.



En la categoría de Alfas preparados para competición el premio fue para un rosso Giulia Súper de 1971, el que fue restaurado y corrido por el afamado piloto Martín Ferrer (ex campeón nacional)



Futuros clásicos: un Alfasud TI y un Alfa Romeo GTV6.



Un rosso Alfasud Sprint Veloce 1500.

Entre los autos más contemporáneos el trofeo fue para un exótico Alfa Zagato SZ de 1990.





Alfa Romeo 6C del año 1947, un cabriolet diseñado por Pinin Farina.

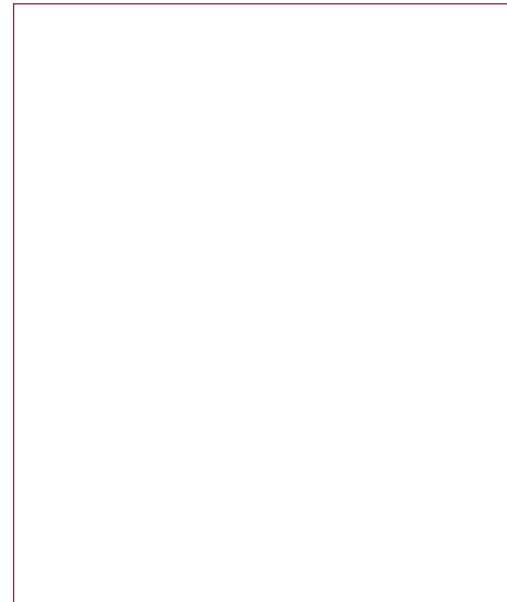


Alfa Romeo 6C: un bello convertible de la postguerra con motor seis cilindros y 2500 c.c.



Entre varios Alfas clásicos, destaca en primer plano una Giulia Sprint GT diseñada por Bertone.

Este magno evento fue el broche de oro para el cierre del primer siglo de Alfa Romeo en Chile.



Con la llegada de Giulia y Stelvio en 2019 y la celebración de los 110 años de la marca en 2020, Alfa Romeo continúa escribiendo su historia en nuestro país.

Alfa Romeo sigue evolucionando, ahora con una nueva era en donde las emociones se unen a lo último en tecnología, y que le permite seguir liderando la industria automotriz con su pasión y cuore sportivo.



La meccanica delle emozioni