

# GT. U PURA SANGRE IGNORADO

En 1974 Alfa Romeo presentaba un coupé de cuatro plazas con un diseño y soluciones técnicas muy avanzadas para su tiempo. Su conducción seducía por carácter y temperamento sin embargo tuvo que convivir durante toda su existencia con la pérdida de imagen de calidad que la marca del biscione sufrió a partir de los años 70.

Por Óscar Ayerra

En la década de los años 60, Alfa Romeo era sinónimo de alto rendimiento y deportividad en estado puro. Sus infinitos éxitos deportivos habían trasladado a la calle las soluciones técnicas que hacían de su conducción un conjunto de sensaciones puras. Su imagen estaba considerada como una categoría premium en las que se posicionaban otras marcas como BMW, Mercedes o Jaguar. Desde el final de la primera guerra mundial sus productos contaron con un estándar de tecnología y sofisticación que le dotaron de un plus de deportividad. En los años 50, los ghialetta o en los 60 con los Giulias, la marca seguía cosechando éxitos por diseño y comportamiento, en una sociedad que demandaba cada vez más ese espíritu de belleza y deportividad.

A finales de la década de los 60 y como respuesta a los nuevos BMW 2002 que estaban desecando el mercado de las berlinas deportivas, Alfa Romeo vio la necesidad de crear un sustituto a sus aclamados Giulias, que empezaban a dar signos de obsolescencia. Así comenzaba la andadura del protagonista de estas páginas.

## ESENCIA O ACABADOS

El diseño del conjunto motor-transmisión, configurado por el ingeniero Giuseppe Busso, estaba inspirado en unidades de carreras de los años 50 y 60 y que tan buenos resultados habían obtenido. El propulsor estaba ubicado en el eje delantero sin embargo la caja de cambios era trasera como el Cibil de Maserati, el Delta con Lancia o el popular Fiat Panda, la primera generación del Golf también fue obra de este carrocerista italiano.

Tomando como base la estructura de la nueva berlina Alfetta que aparecería en 1972, y que se convirtió en un éxito de ventas, Giugiaro tiene a

misión de diseñar un coupé deportivo de cuatro plazas, con espacio para equipaje y además deberá contar con un esquema tradicional de motor delantero y tracción trasera. Los primeros bocetos presentan un frontal corto y agresivo y una trasera truncada que convence a los directivos de la marca. La versión definitiva, tras numerosos cambios en sus detalles, llegará en 1971, aunque no es hasta 1974 cuando finalmente es presentado al público.

En un primer momento solo se ofrecía con motores de cuatro cilindros de diferentes cilindradas. Hubo que esperar hasta 1980 para que apareciera la motorización de 6 cilindros. Suponía una delicia en potencia aportando elasticidad y nervio por igual, por no hablar del sonido, calificado por algunos expertos como uno de los más tarde los 33. Solo la adquisición de la marca por parte del grupo Fiat en 1987 revertió una situación condenada a la probable desaparición de la misma. El

SENSACIONES. Con un propulsor brillante y un comportamiento muy equilibrado desbordaba carácter inculcando al conductor el llamado *vivus alfa*.

que buscasen la esencia de la conducción pura, directa y prestacional, sin embargo, su talón de Aquiles, venía dado por unos cuestionables acabados, ajustes de piezas o soldaduras de algunos materiales que la marca dejaba en un segundo plano. Unos parámetros de calidad que al final pasaron factura a la marca. Un lastre que empezaba a ser común en otros modelos de la marca y que en mayor o menor medida fue minando la identidad de marca llegando a su punto más bajo con los modelos Alfetta y más tarde los 33. Solo la adquisición de la marca por parte del grupo Fiat en 1987 revertió una situación condenada a la probable desaparición de la misma. El



Alfa Romeo o Alfetta GT, llamado así hasta la segunda generación momento en que se denominó GTV, tuvo una producción total de 136.774 unidades de las que solo 22.381 montaron la versión de 6 cilindros. En 1986 la fábrica de Arese cesaba su producción

## UNA VERSIÓN MUY ESPECIAL

La unidad que podemos observar montó el icónico propulsor Busso de 6 cilindros colocado en forma de V, supuso el motor más deseado por los más puristas y que cumple con creces la esencia Alfa. Además, estamos ante una edición especial denominada Grand Prix que nace en 1981 para celebrar la vuelta de Alfa Romeo a la competición de Fórmula 1. Con una tirada de tan solo 800 unidades, todas de color rojo. Se diferenciaba del de serie entre otros aditamentos, por un kit de carrocería específico que realzaba su deportividad. La franja lateral y un interior mejorado terminaban un conjunto que hoy en día es muy apreciado por su exclusividad.

Este deportivo conforma una pieza más dentro del nuevo Museo de la Automoción e Historia (MAIH) que la Fundación Jorge Jove ha ubicado en la localidad conluesa de Arteixo. Este nuevo punto expositivo, de nivel internacional, cuenta con más de 400 vehículos y cuyos principales polos de atracción lo conforman dos marcas históricas como son Hispano Suiza y Pegaso. Además ofrece también exposiciones temáticas paralelas sobre el cine o la tecnología, logrando una experiencia didáctica única.



DOS GENERACIONES. La primera generación (arriba) fue producida hasta 1980. El restyling posterior (abajo) dotó al conjunto de más empaque con mínimos cambios.

## LA ETAPA MALDITA DE ALFA

En algún momento muchos de nosotros hemos escuchado la dudosa fiabilidad de esta marca durante los años 70 y 80, desde la durabilidad de sus piezas así como la errática puesta a punto de sus motores hacía hair de la compra al más escéptico. Sin embargo ha sido una fama no del todo merecida. Es cierto que existió una falta de calidad en materiales pero paustos a reparar, un 50% de culpa le vino desde fuera. Fueron varias las causas del descalabro de la imagen de marca y cuyo origen tuvo connotaciones sociales. La enorme desigualdad social y económica que existía a mediados de los años 60 entre el norte y el sur de Italia, desembocó en un serio problema de inmigración. Cientos de personas buscaban fortuna en el norte del país desde Milán era su centro neurálgico.

En esos momentos cuando el Gobierno Italiano toma cartas y como accionista mayoritario de Alfa desde 1983, propone la construcción de una fábrica de automóviles en el sur de Italia. La intención era incentivar a la población creando nuevos puestos de trabajo y así evitar la despoblación. A pesar de la oposición del accionariado, en 1967 comienza la construcción de la fábrica en Pomigliano, cerca de Nápoles, con cargo a los fondos del Estado.

**SOCIEDAD FEUDAL**  
A simple vista la opción no era descabellada, sin embargo, el Gobierno italiano no contó con un tipo de sociedad que sería muy peculiar. De corte casi feudal, esta comunidad estaba basada en organizaciones autónomas de protección y legislación, que más adelante degenerarían en las denominadas mafias. Estructuras familiares muy enraizadas cuyo control llegaba a todos los estamentos. La extorsión, la amenaza o el crímen supusieron durante muchos años sus fórmulas de negocio. Por supuesto una nueva fábrica en la zona napolitana suponía un verdadero punto de atracción económica para estas organizaciones. A este problema habría que añadir un otro elemento muy poco cualificado y nada acostumbrado a la cultura del esfuerzo y la responsabilidad.

En cuanto entró en línea de producción el nuevo modelo que inauguraba la fábrica, el Alfetta, los problemas

como el absentismo laboral, las huelgas indefinidas por gestión ineficiente o las ausencias injustificadas de personal fueron el caldo de cultivo diario que retrasaba una y otra vez la cadena de montaje. Además la mafia actuaba a través de sobates de los propios trabajadores lo que desembocó en un clima laboral muy adverso. Tornillos mal ajustados, piezas sueltas en el interior, centrallas húmedas, ensamblajes defectuosos o tratamiento de óxidos deficientes, convirtieron metros de unidades del Alfa Sud en verdaderos dolores de cabeza para sus futuros propietarios. En algunos momentos de los años 70, el índice de vehículos con defecto de esta fábrica llegaba al 90% que, a pesar de que se intentaban solucionar al final del proceso productivo, resultaba imposible eliminar todos sus defectos. El Alfetta fue la principal víctima pero le seguirán otros como el primer generación del Alfa 33. Con el tiempo las

condiciones mejoraron, pero el daño ya estaba hecho. Por otro lado, la fábrica de Arese en el norte, si bien no adolece de estos problemas, tuvo otras deficiencias que no hicieron más que socavar aún más una imagen deteriorada.

En 1986, cuando el grupo Fiat se hace con la fábrica, comenzó el lento proceso de revertir la tendencia, una fama que llegó hasta casi el siglo.

