

VIVEN AQUÍ

ALFA ROMEO



Mille Miglia 1947: "1º assoluto Biondetti-Romano, su Alfa 8 C 2900 B senza compressori!"

En 1949 llegó a nuestro país el coche que ganara Biondetti-Romano. Pasó por muchos dueños y por sucesivas restauraciones, en el mismo estado con que lo ganó Bollaert, en medio de su euforia, tuvo un par de ho-

Imponente como muy enojado y en el climax de su agresividad restaurada, un Alfa 2.9 se puso en marcha. Solucionada la última "mufa" impuesta por la humedad porteña en el magneto original, los ocho cilindros roncaban mucho más despiadados que el cuco de la sopa de los niños...

La semana pasada en Pilar en una quinta de Buenos Aires, el mismísimo 2.900 B carrozado por Touring ganador

de la Mille Miglia de 1947 (Biondetti-Romano) se puso otra vez en movimiento. Eufórico, Lucio Bollaert, su dueño, se encargaba horas después de hacer el prolijo "racconto" de aquella primera experiencia con el aparato que pasó a sus manos con forma de cadáver "warnificado" (del portefñísimo "warnes", paseo donde sucumbieron bajo más de una maza cientos de kilos de aluminio, bronce y hierro estructura-

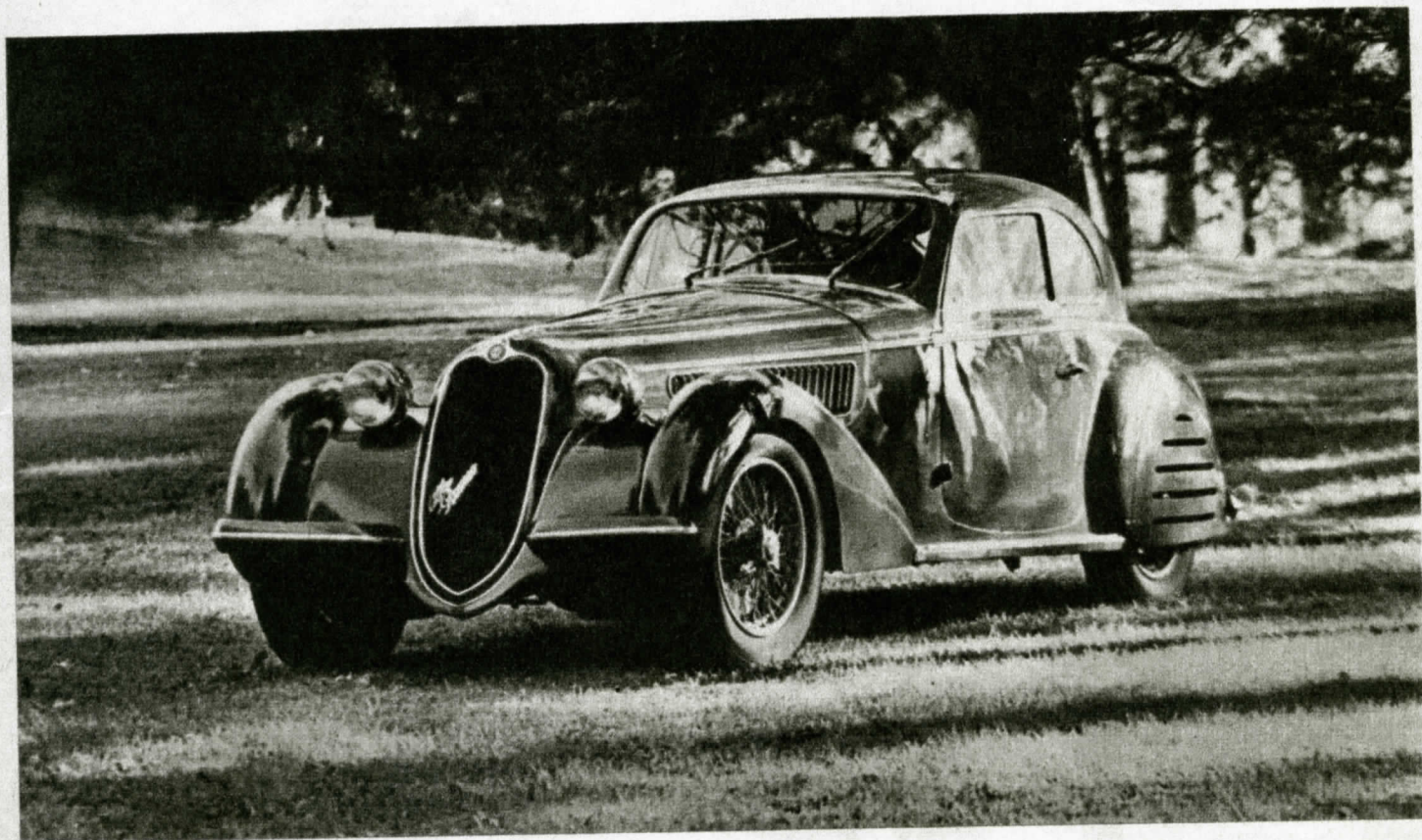
dos en forma de automóvil). Los interrogantes del grupo auditor no se hicieron esperar: ¿Cómo empuja, como un 380...? ¿Qué ruido hace?...

Porque a muy pocos de ellos les había tocado vivir de cerca tan especial aparato. Una ópera magna mecánica que fuera la culminación de la escalada intelectual del virtuoso ingeniero Vittorio Jano. Y que por aquellas cosas un día vino a recalar en

nuestras insospechadas playas de estacionamiento. El Alfa Romeo 8 C 2.900 B, la "vettura piú veloce del mondo", como se anunciaba en las propagandas de la época, puede afirmarse que fue el automóvil deportivo más avanzado de la inmediata preguerra (última). Descendiente directo en primera generación del refinado monopostrato P-3 (Alfa tipo B) con el que Jano se afirmaba definitivamente como uno de

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

0 8 C 2,9 B



Pilar (Provincia de Buenos Aires) 1972: El mismo coche de Blondetti-Romano se pone en marcha nuevamente con todo su vigor.

dos años antes, la XIV Mille Miglia en manos de uccionones. Hoy, venticinco años después del triunfo, vuelve a rodar, e salió de fábrica. Su propietario, Lucio as para historiar sobre el modelo y su resurrección

los diseñadores más capaces de las décadas 20-30 con extensión a la posguerra. De su extraordinaria materia gris salió un día el P-2 que tuvo muy pocos rivales de su nivel en los circuitos europeos mediando los "roaring twenties".

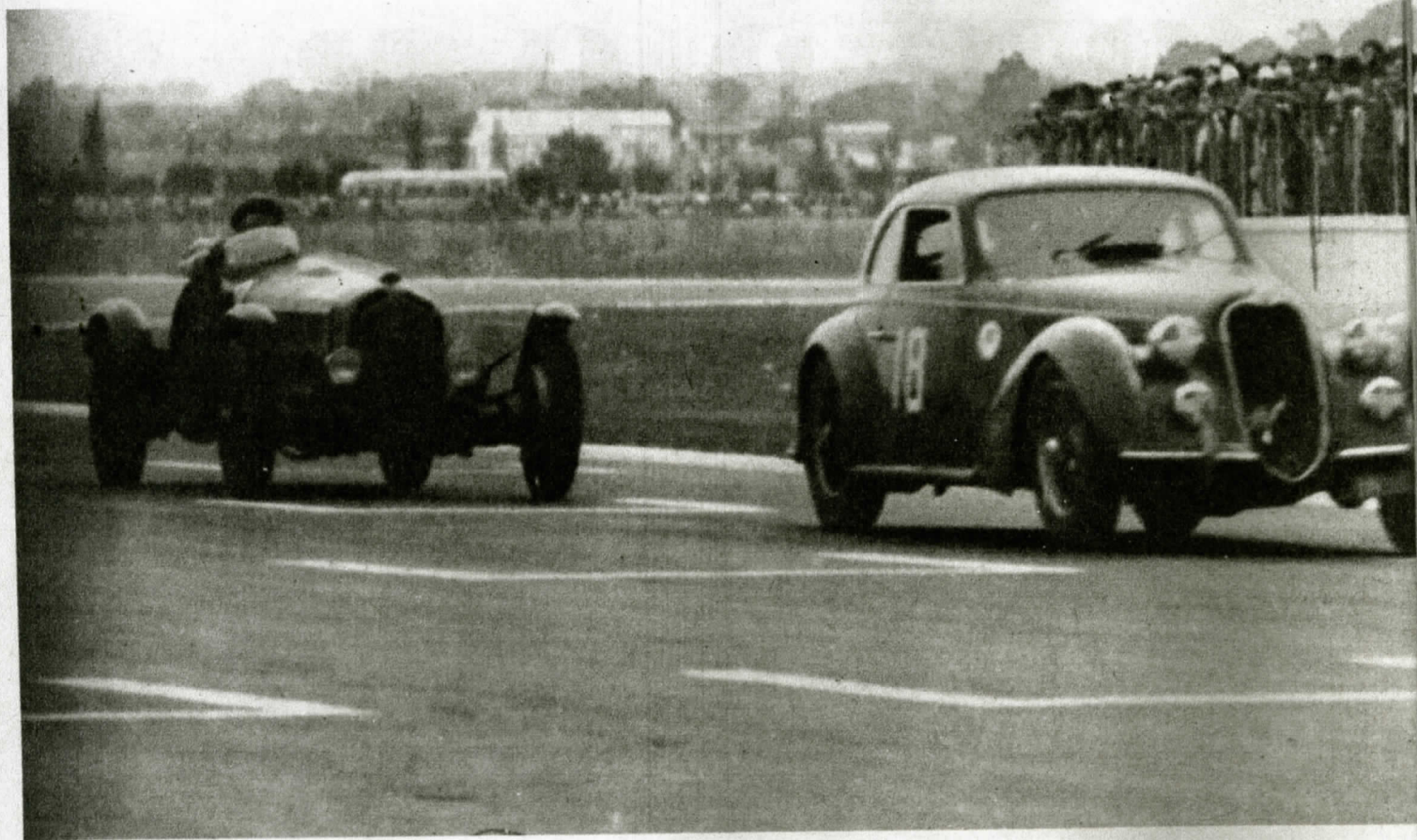
La producción del 2.9 no estaba en los planes de producción importantes de la casa milanesa (entre 1937 y 1939 sólo se produjeron 30 ejemplares del 2.900 B). Y to-

dos ellos salieron a la calle con una diversidad bastante confusa de carrocerías: aparte del reducido grupo de los spyders construidos para la Mille Miglia, no hubo dos 2.900 idénticos. Para complicar aún más las cosas, los 2,9 con sus dos tipos de chasis, corto y largo, se mantuvieron en actividad durante más de 15 años en manos de pilotos particulares. Lo que hizo que se entremezclaran historias en la investigación.

Investigación que en el plano general hay que comenzar desde el motor para partir a la segura mistificación. El 8 C original del ingeniero Jano (8 C 2.300 Monza) con un diámetro/carrera de 65 mm x 88 mm y 2.336 cm³ de cilindrada fue desarrollado en 1931 y se caracterizó por su construcción en dos blocks separados con el mando a los dos árboles de levas a la cabeza y al compresor entre medio de ellos. Este

motor alcanzaba los 178 H. P. a 5.400 r.p.m. En 1932 y 1933 Alfa Romeo utilizó el mismo diseño básico para impulsar al famoso monoposto denominado popularmente P 3, con modificaciones en la carrera del pistón (100 mm para llegar a los 2.653 cm³ y 215 H.P.) y el agregado de dos pequeños compresores. El motor se denominó oficialmente tipo 8 C 2.600 y el coche Monoposto 2.600.

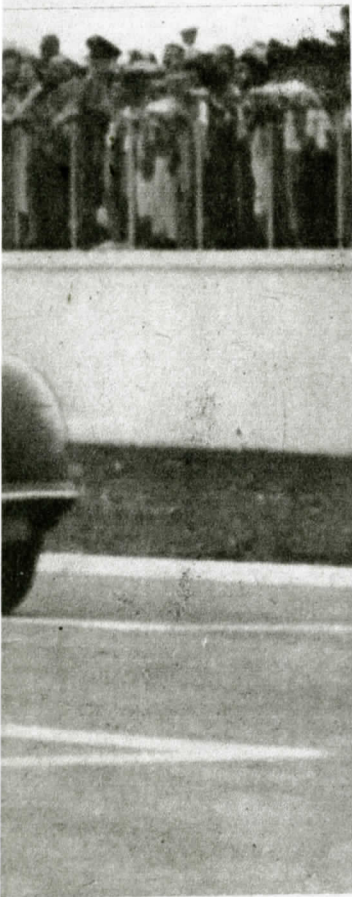
VIVEN AQUI



El Alfa ex Blondetti corriendo en el Autódromo de Buenos Aires en 1952. Lo conduce Carlos Pérez de Villa, propietario de otro 2,9 conocido como "La Ballena"; aquí lo sigue muy de cerca un Alfa Monza.

Lucio Bollaert (izquierda) feliz ante los últimos retoques de "franela" en la impecable carrocería Touring Superleggera.

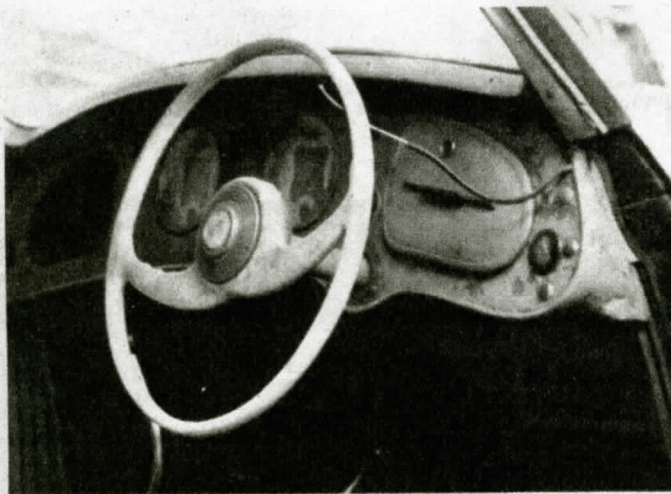




En 1934 el diámetro de cilindros se llevó a 68 mm resultando una capacidad de 2.905 cm³ y una potencia (llena de optimismo peninsular) de 255 H.P. a 5.400 r.p.m., con una compresión de 6:1. Agregado a esto muchas modificaciones en el chasis, el producto derivado fue conocido como Monoposto tipo B 2900, refiriéndose la B al nuevo chasis. Hubo un modelo inmediatamente anterior a éste, lógicamente el 2.900 A. Una versión de dos asientos del 8 C, que resultó un auto sport bastante misterioso con guardabarros, luces, y rueda de auxilio a un costado.

Luego de participar en la Mille Miglia de 1936 oficialmente para la Scuderia Ferrari, dos Alfas 2,9 A vinieron a Brasil para correr en Río de Janeiro con Pintacuda y Marinoni al volante. Los dos sufrieron problemas mecánicos y la carrera fue ganada con cierta tranquilidad por el argentino Victor Coppoli con un Bugatti type 35 C.

Carlos Arzani compró uno de estos Alfas y lo trajo a nuestro país. Con él ganó el primer Grand Prix de Buenos Aires en 1936.



En este estado se encontraba el interior del 2,9 Touring cuando lo compró Lucio Bollaert. Volante de dirección "moustache", tablero semi-asesinado..., tapizado non sancto...

En 1937 la fábrica introdujo el 8 C 2.900 B. Catalogado y exhibido en los salones del automóvil más importantes de Europa con carrocerías tremendamente impactantes, el coche se vendía casi exclusivamente a pedido y ésa fue la forma en que se vendieron 30 coches hasta 1939. Dos largos de chasis estaban catalogados: el "Lungo" de 3 metros de eje a eje para vestirlo de turismo y el Corto, de 2.799 mm, para competición pura. No obstante, estas medidas parecen variar en algunos coches entregados en ese período. El motor era el mismo 2.905 cm³ de los monopostos tipo B (68 x 100 mm) y de los 8 C 2.900 A. Un motor que centralizaba sus inconvenientes en la cabeza ciega a la que Vittorio Jano había apelado años después de sus exitosos doble árbol con tapa normal. La compresión se redujo a la relación 5,75:1.

Más dócil y descomprimido el motor aspiraba con sinceridad a los 180 H.P. a 5.400 r.p.m. Se le había agregado, como modifica importante, un amortiguador de vibraciones torsionales al cigüeñal, un refinamiento que no había sido considerado en el Monoposto. El embrague, del sistema de discos múltiples en baño de aceite, separaba del motor a la caja de cuatro marchas y "dientes de perro", alojada junto con el diferencial en el puente trasero.

La transmisión independiente trasera estaba a cargo de un par de semiejes oscilantes guiados por un reactor cada uno, amortiguadores telescópicos y elásticos de ballesta transversales. La suspensión delantera, independiente también, se integraba con una parrilla con dos brazos reactores paralelos en cada rueda, espirales y amortiguadores telescópicos (en el interior de unos cilindros llenos de aceite). El esquema de suspensiones de Porsche 100 %. Como resultado de estas soluciones efectivas, el coche tenía una "tenida" remarcablemente superior a los standard de la época y competitiva con modelos muy posteriores. Las cifras comprobadas de velocidad máxima de los modelos rabiosos de chasis corto, con una relación final de 4,54:1,

estaban en el orden de los 195 km/h.

En 1938 cuatro spiders carrozados "superleggera" por Touring se presentaron en la XII Mille Miglia con Alfa Corse como concurrentes, que eran el nuevo equipo oficial de fábrica que prescindía de Enzo Ferrari. Biondetti y Pintacuda llevaron sus respectivos coches, al final de la larga maratón, al primero y segundo lugar. Biondetti estableció un nuevo record absoluto para la carrera.

El único 2.900 B que corrió en Le Mans se presentó ese mismo año. Se trataba de una cupé cerrada también de Touring aunque en este caso las líneas de carrocería habían sido tratadas con mucho más refinamiento aerodinámico. Llevando la estilización del diseño casi hasta las últimas consecuencias. La agresiva maravilla estaba anotada por Alfa Corse para Sommer y Biondetti.

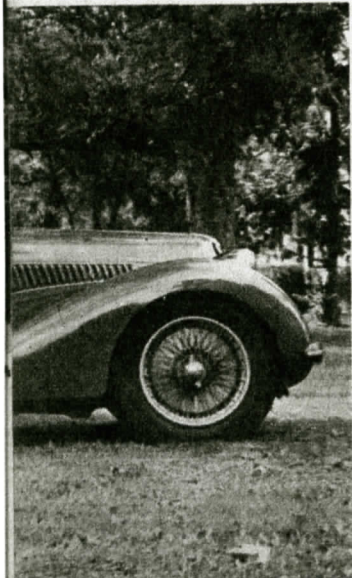
A pesar de haber sido el coche más veloz de la carrera, de mantenerse en punta durante 18 horas, de establecer el record de vuelta a una velocidad de 154 km/h, la mala suerte lo privó del triunfo.

Primero reventó un neumático como consecuencia del recalentamiento de la goma, se retrasó en boxes y volvió a salir para abandonar después definitivamente cuando rompió una válvula.

Después de la guerra —a pesar de los años pasados— el Alfa 2,9 siguió anotándose victorias. La más notable de ellas fue la que consiguió en la Mille Miglia de 1947. Una carrera que es más recordada quizá por el extraordinario segundo puesto de Tazio Nuvolari en la clasificación general con un Cisitalia 1.100 cm³... Sin embargo el triunfo de Biondetti con el 8 C 2.900 B se magnifica por un lado por los diez años de edad del modelo y por otro porque se trataba de un chasis "lungo" vestido también por Touring, al que por reglamento de ese año se lo había desprovisto de los compresores alcanzando de esa forma una potencia de 137 H.P.



s" que hizo Ernesto Dillon, gracias al señor Hull Italia y a Pipo, factotum de los trabajos".



Este mismo coche fue comprado meses después de su triunfo en la tradicional carrera italiana por Victorio Barra a un revendedor milanés. Ya para entonces le habían colocado nuevamente los dos compresores. Y lo trajo a nuestro país. El coche, por una razón u otra, había perdido interés en su tierra. Posiblemente porque se lo consideraba como un coche de competición exclusivamente y para eso ya era un modelo perimido. Este es hoy el mismo coche que ocupa nuestro Viven aquí.

Sin embargo hoy todos coinciden en afirmar que las berlinetas de Touring, sobre los chasis Alfa 2,9, fueron las carrocerías mejor logradas por la firma. Con su exagerada manifestación de la tendencia italiana de preguerra que obligaba a dividir al auto en dos mitades de igual largo: el capot y el resto. Sobre este tema se improvisaron por lo menos seis variaciones estilísticas.

Respecto al coche que introdujo en la Argentina Arzani (2.900 A), fue comprado después por Domingo Ochoateco ese mismo 1938. Este lo reconstruyó como monopo y lo corrió hasta que comenzó la guerra.

Pasó después a manos de Italo Bizio, quien volvió a cambiarle la forma para convertirlo en algo parecido a los tipo 308, de los que ya había alguno en la Argentina (con un 308 ganó Oscar Gálvez la carrera internacional

en el circuito de Retiro). En 1949 Bizio sufrió un accidente fatal con ese auto al cumplir la tercera vuelta de las 500 Millas de Rafaela. El coche fue después reparado y tuvo poca o ninguna participación en las carreras de la posguerra.

Otro 2,9 de los que vinieron a estas latitudes perteneció a Carlos Pérez de Villa. Por su carrocería especial, única, se lo conocía como "La Ballena". Había llegado al país junto con los coches italianos que vinieron a correr la Temporada Internacional de 1950. Y, arraigado, se quedó definitivamente en Buenos Aires. "La Ballena" —carrocería abierta— había sido construido en forma experimental por Alfa Romeo en 1940.

Germán Pesce a su vez modificó con bastante maldad otro 2,9 B que trajo al país Carlos Menditeguy. Existen fotos de la maquiavélica conjura en terrenos del autódromo de Buenos Aires. Apparently se trataba, cuando nació, de otro Touring Superleggera. La mayor parte de los restos mutilados de este coche yacen hoy encajonados en Mar del Plata. O yacían hasta no hace mucho.

En 1949, simultáneamente con la importación del ganador de la Mille Miglia a cargo de Victorio Barra, Ernesto Tornquist trajo a Buenos Aires un magnífico spider 2,9 carrozado por la casa Alfa Romeo. Coche que hoy se encuentra armado, completo, pero en ruinas; propiedad de Ernesto Tornquist hijo.

Se construyeron 41 Alfa Romeo 2,900 A y B. Cuatro vinieron a nuestro país. El diez por ciento del total que produjo la casa vino a vivir a nuestro país. Lo que habla, entre otras cosas, de tiempos mejores...

De los cuatro, el de mayor valor histórico será seguramente el que hace pocos días, en su quinta de Pilar, puso en marcha nuevamente Lucio Bollaert. Y de repente un camino pampeano, plano, se transformó en la legendaria bajada a Brescia. Si hasta parecían verse los picos de las montañas allá arriba...

También ese día, en la misma quinta de Pilar, se puso en marcha esta señorita. Como el Alfa —que no la conmovió con sus bramidos—, también VIVE AQUÍ.

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL ALFA ROMEO 8C 2900 B

Motor: 8 cilindros en línea en dos blocks de cuatro con doble árbol de levas a la cabeza y tapa de cilindros ciega. Tapa y block de aleación liviana. Asientos de válvulas de bronce. Dos válvulas por cilindro inclinadas a 100 grados con cámara de combustión hemisférica. Cigüeñal apoyado en 10 bancadas dividido en dos mitades. Bancadas planas de metal blanco. **Relación diámetro-carrera:** 68 mm x 100 mm. **Capacidad:** 2.904 cm³. **Potencia real:** 137 H.P. a 5.000 r.p.m. con una relación de compresión de 9:1. **Carburación:** 4 carburadores Solex horizontales 35 F-H (modelo sin compresores). **Combustible:** 80 % nafta de 100-130 octanos y 20 % de nafta normal. **Consumo específico:** 261 gramos/H.P./hora medidos a 5.000 r.p.m. **Encendido:** Simple por magneto.

Embrague: Alfa Romeo multi-disco en baño de aceite.

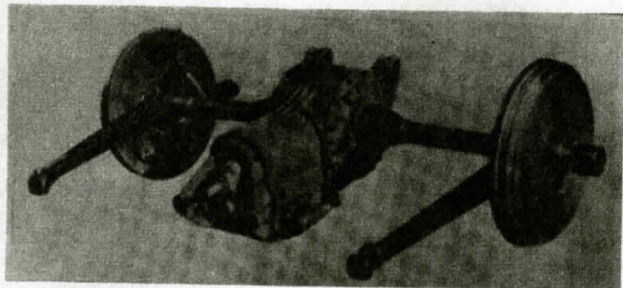
Caja de velocidades: De cuatro marchas alojada en el puente trasero en la carcasa del diferencial. Dientes rectos.

Transmisión: Tubo de torque cubriendo el eje propulsor. **Relación final:** 4,1:1 ó 4,5:1.

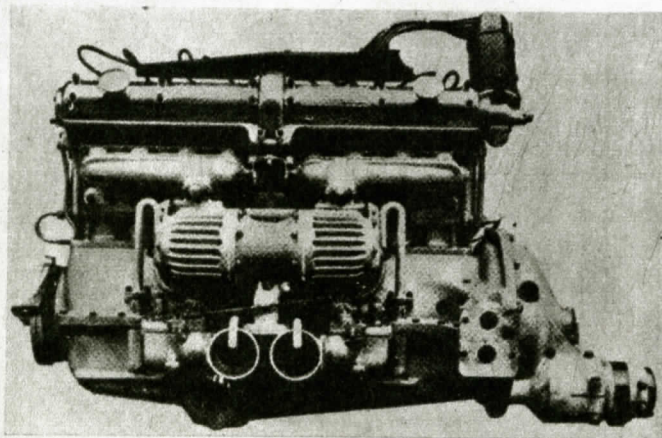
Frenos: Hidráulicos en las cuatro ruedas.

Suspensión: Independiente en las cuatro ruedas. Parrilla con brazo arrastrado adelante, y 2 brazos reactores paralelos. Espiral con amortiguador hidráulico en c/rueda. Semiejes oscilantes con balleta transversal atrás. Amortiguadores telescópicos y de fricción combinados.

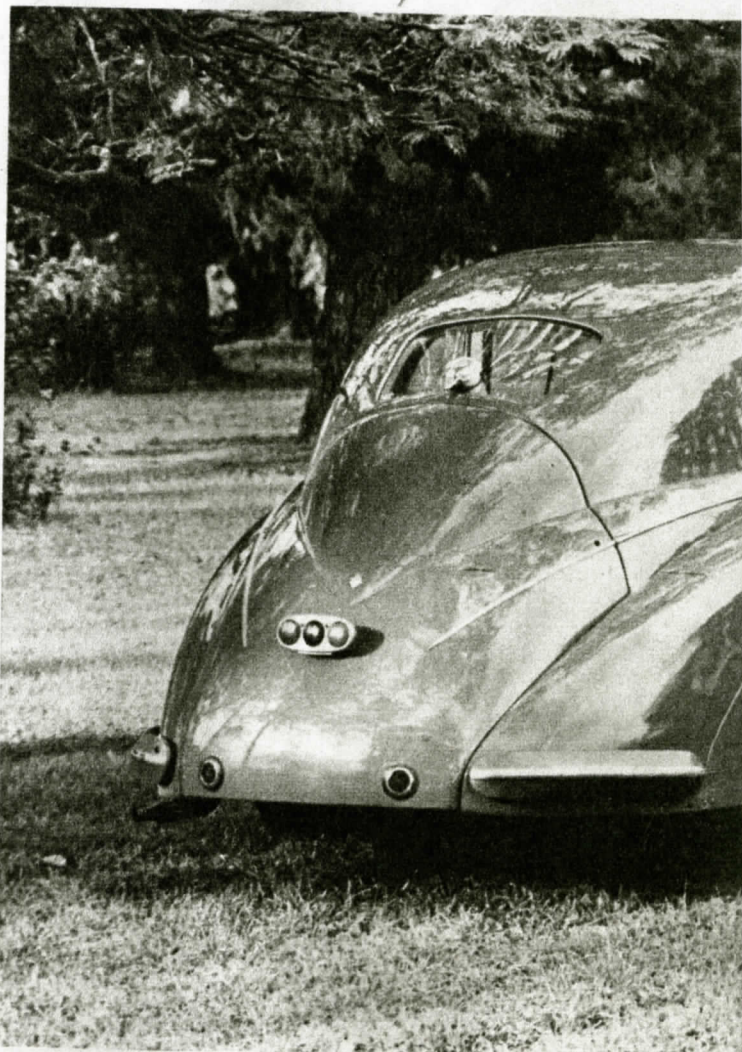
Distancia entre ejes: Chasis corto, 2,654 metros. Chasis largo, 2,800 metros.



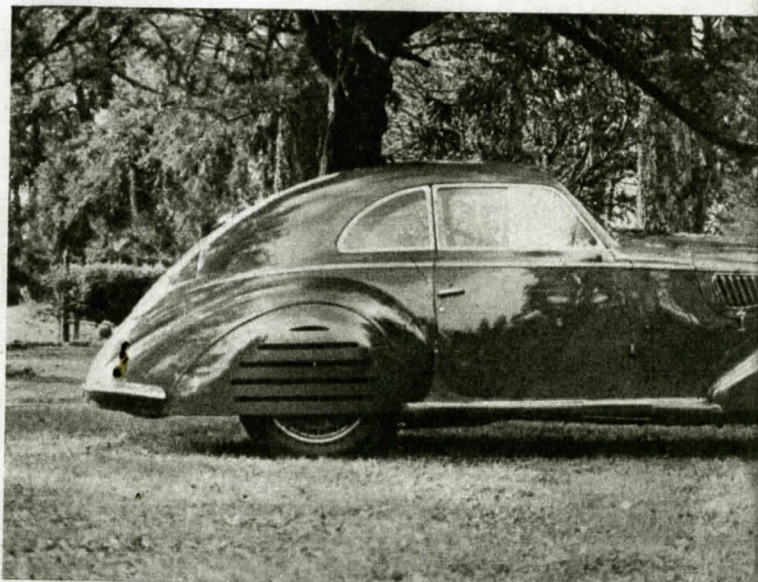
El puente trasero con los semiejes, los reactores de empuje y la caja integrada al grupo diferencial.



El motor Alfa 2.900 del lado de la admisión sobrealimentada.



"La restauración fue posible exclusivamente por el aporte de "fierro" del Vintage Sports Car Club de Inglaterra, al Museo Alfa Romeo de



"Sin embargo hoy todos coinciden en afirmar que las berlinetas de Touring sobre los chasis Alfa 2,9 fueron las carrocerías mejor logradas por la firma...".