



Clásicos:
Alfa Romeo B.A.T.
de Bertone

Hijos del aire

La espectacularidad fuera de todo compromiso de los B.A.T., creados entre 1953 y 1955, fue un modo tan ingenioso

como audaz de promocionar a un carrocerero imaginativo, Nuccio Bertone, y a una marca legendaria, Alfa Romeo. La creación de estos prototipos de investigación constituyó, sin duda, una fórmula de la que ambos fueron pioneros y que dio origen a una nueva raza de automóviles: *los concept cars*.

AUTOMEDIA
Después de la Segunda Guerra Mundial eran muy pocos los que poseían el dinero suficiente como para adquirir un automóvil de carrocería exclusiva, capricho bastante más extendido en los años veinte y treinta.

En semejante situación, los carroceros artesanales tenían dificultades económicas y muchos de ellos tuvieron que cerrar.

Nuccio Bertone se dio

cuenta de que los encargos no iban a llegar por sí solos, sino que —como los modistos— los carroceros tendrían que ilusionar con sus diseños a los fabricantes de automóviles si querían ultimar algún contrato. El comienzo de los proyectos B.A.T. tuvo lugar en una visita de los dirigentes de Alfa Romeo a Bertone Carrozzeria, quienes llevaban la intención de sustituir el modelo Disco Volante por un automóvil con estilo

aerodinámico totalmente innovador. En Alfa Romeo estaban seguros de que Bertone sabría llevar adelante esta misión y le entregaron un bastidor de Alfa 1900 Super Sprint con motor de cuatro cilindros en línea y 115 CV de potencia.

Cuando el B.A.T. 5 fue presentado en el Salón de Turín, en noviembre de 1953, hasta los periodistas más hábiles tenían dificultades para describir adecuadamente su es-

tilo futurista. Aquel diseño, firmado por Franco Scaglione y denominado «Berlinetta Aerodinamica Tecnica», hizo que el resto de los coches del Salón pareciesen anticuados. El perfil de gota de agua, el frontal agresivo y las aletas traseras curvadas hacia arriba constituían los rasgos más característicos de este primer B.A.T., capaz de rozar los 200 km/h —casi 20 km/h más que el coupé del que se derivaba—.



A la izquierda y sobre estas líneas, dos imágenes del modelo más «ortodoxo» de los tres, el B.A.T 9. Las aletas traseras del B.A.T. 5 (derecha) crecieron hasta la exageración en el B.A.T. 7.



Alfa Romeo quedó gratamente sorprendida por el trabajo de Bertone Carrozzeria y de su diseñador Franco Scaglione, razón por la que le encargaron el desarrollo de un pequeño coupé de carácter deportivo basado en la berlina Giulietta. Así nació en 1954 el Alfa Romeo Giulietta Sprint, un coche que, además de hacer famoso a Nuccio Bertone, ayudó a tener la fábrica en actividad con la producción de casi



espectaculares que jamás se hayan creado.

Así como los dos primeros B.A.T. destacaban por su espectacularidad, el B.A.T. 9 era mucho más civilizado, a pesar de que a Scaglione le gustasen las formas sin compromiso. En su último B.A.T., la parte inferior de la carrocería estaba marcada por una línea cromada y las ruedas delanteras estaban carenadas parcialmente. Scaglione marcó aún más el estilo de este coche mediante el empleo de algunos trucos de diseño: las tomas de aire situadas entre ambos faros y la pequeña calandra Alfa hacían pensar en un avión en pleno despegue. Como la carlinga de un reactor, las formas del parabrisas unían los dos lados del coche, en tanto que la parte trasera venía marcada por una luneta descomunal dividida en dos partes y continuada con dos

Las formas agresivas y eficaces (Cx de 0,21) del iniciador de la saga B.A.T. Alfa Romeo causaron sensación en el Salón de Turín de 1953.

treinta mil carrocerías para este modelo a lo largo de nueve años.

Como se puede ver, el diseño de un espectacular dream car fue una extraordinaria inversión del carrocerero turinés, ya que dio a conocer la capacidad creativa y productiva de su empresa. Una nueva muestra de la vitalidad de Bertone Carrozzeria se pudo contemplar en el Salón de Turín de 1954. Allí se mostraba el B.A.T. 7, un coche que llevaba hasta la exageración el estilo marcado por su antecesor. Mientras que el B.A.T. 5 era un reclamo para conseguir notoriedad, el B.A.T. 7 fue el estudio más espectacular de los años cincuenta para explicar al público lo que significaba la aerodinámica. Nuevamente Scaglione volvió a partir de un bastidor de Alfa 1900 y tomó la determinación de definir su concepto de aerodinamismo de una



Tras haberlos adquirido por separado un coleccionista japonés antes de subastarlos, el actual poseedor de los B.A.T. permanece en el anonimato.

manera aún más extrema que en el B.A.T. 5.

De hecho, cuando el B.A.T. 5 regresó del Salón de Turín de 1953, los ingenieros lo introdujeron en el túnel de viento y comprobaron un coeficiente Cx de entre 0,19 y 0,21, un valor que nunca se ha vuelto a conseguir en un

automóvil que pueda usarse todos los días. Por supuesto que Scaglione se esforzó por superar este resultado, y lo logró con el B.A.T. 7, una obra maestra del arte automovilístico, con un coeficiente Cx todavía inferior y que se caracterizaba por contar con las aletas traseras más

alas, más pequeñas que en los otros B.A.T. pero aún impresionantes.

El motor seguía siendo el mismo, el del Alfa 1900, pues la estrecha relación entre el fabricante milanés y Carrozzeria Bertone ya se había aliado.

I. Sáenz de Cámara