

Motor

Diciembre 1990

35

500 ptas.

(Mismo precio para Canarias
incluida tasa aérea)

Clásico

Magazín actual para los amigos de los automóviles clásicos.



Alfa
Romeo
8C-2300
Le Mans

● Presentación:

Loryc

● Prueba:

Enfield Bullet

● Salón:

Autoretro

Prueba: Opel P4







Monza para Le Mans

Presentación: Alfa Romeo 8C 2300
Le Mans de 1931/1933

Poder recurrir a los archivos y estanterías, siempre y cuando estén repletas y bien clasificadas, abre todo un abanico de excelentes posibilidades. Si, por ejemplo, alberga libros y documentación, se puede disponer de importantes fuentes de información; por otra parte, se ofrece la oportunidad de simplificar algunos trabajos si están llenos de piezas maestras mecánicas.

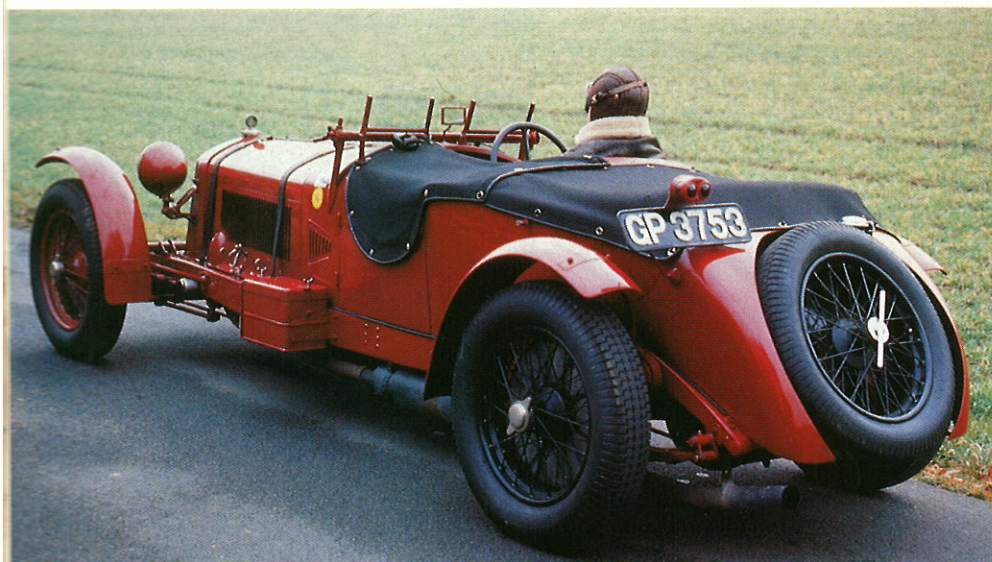
Vittorio Jano estaba a punto de cumplir 40 años en enero de 1931 y disponía, en el barrio milanés del Portello, de unos archivos y estanterías a rebosar de material que hubiera supuesto una delicia para la competencia.

Jano descendía de una familia de Hungría y su padre había sido director técnico en Turín de uno de los dos ar-



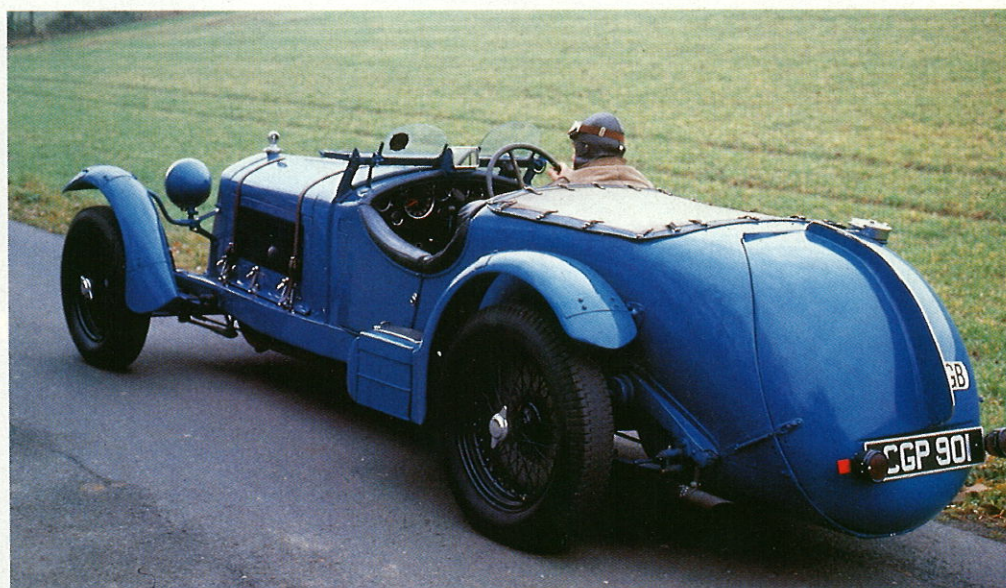
El 8C Le Mans de color rojo participó en 1931 en el Tourist Trophy y hasta hoy día no se ponen de acuerdo los expertos en la cuestión de si entonces estaba al volante Borsacchini o Campari. La carrocería de la primera versión Le Mans fue construida por Zagato y era de aluminio. En esta carrocería predomina el pragmatismo funcional: la caja de la batería parece un «pegote».





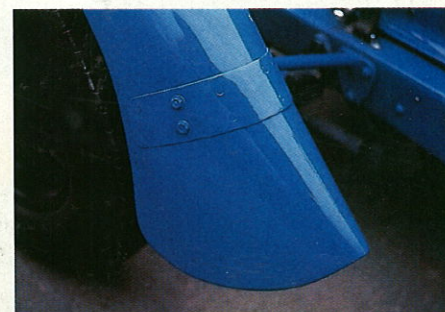
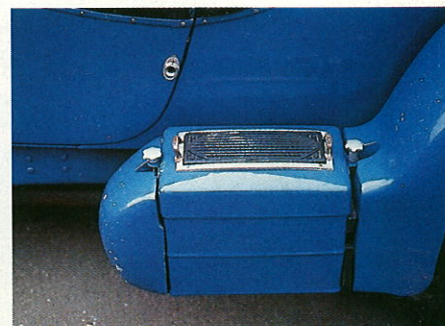
senales militares. En 1923, Jano había cambiado de Fiat a Alfa Romeo. Casi el doble de sueldo y la perspectiva de ocupar el cargo de constructor jefe junto con Luigi Baldi para diseñar coches de competición de pura sangre para la marca milanesa, le hicieron más fácil el traslado de su ciudad natal, Turín, a la capital de Lombardía, distante unos doscientos kilómetros de aquella.

El primer pleno de Jano fue el P2, que derivaba del motor Fiat de Gran Premio del modelo 805; motor que había desarrollado Jano antes de su traslado a Alfa Romeo: se trataba de un ocho cilindros en línea ayudado por un compresor y que desarrollaba 160 CV. En su primera participación en carrera, en el G. P. de Europa en Lyon, Giuseppe Campari venció con el nuevo modelo, dan-



Fotos: Riedner

Touring se encargó de la carrocería de acero para la segunda serie Le Mans. La calandra quedó más alta, a cambio se esmeró mucho en los detalles: los guardabarros delanteros terminan con una forma más aerodinámica, la caja de la batería forma un logrado conjunto con el guardabarros trasero. La rueda de repuesto desaparece debajo de una tapa adornada con un embellecedor cromado.



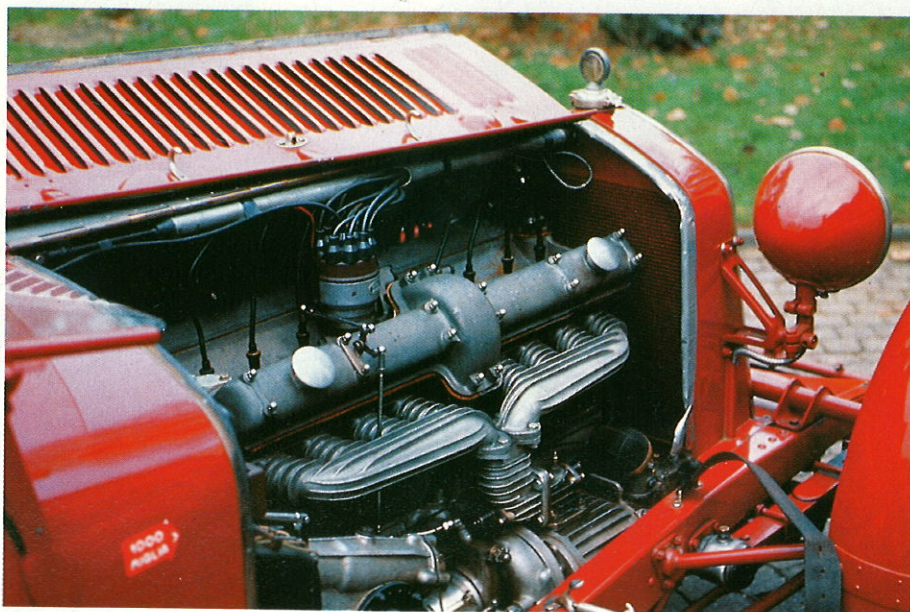
do comienzo a una victoriosa andadura de la marca italiana. A partir de ahí, los rivales ya no lucharían enconadamente contra Fiat, sino contra Alfa Romeo.

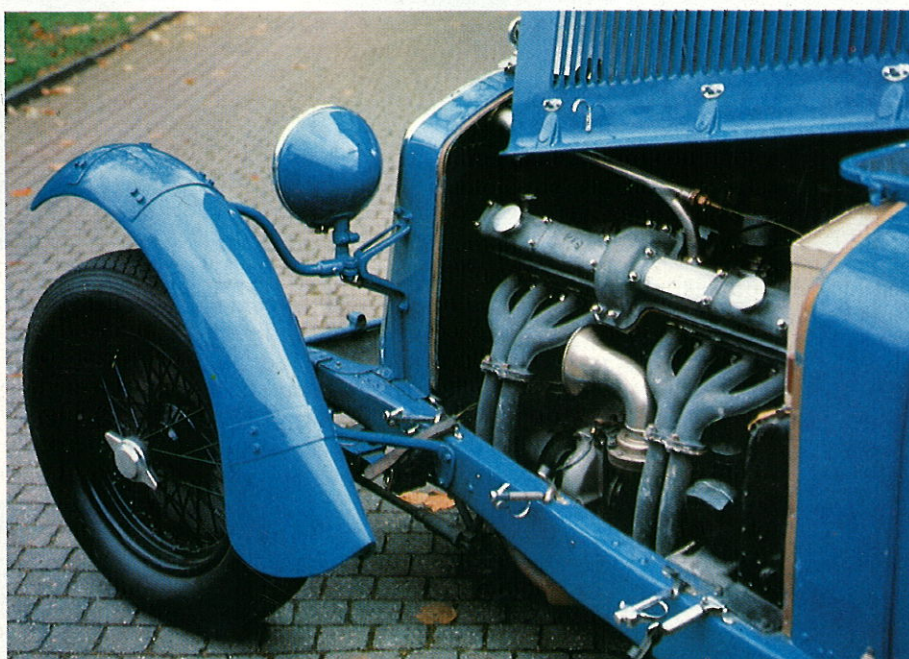
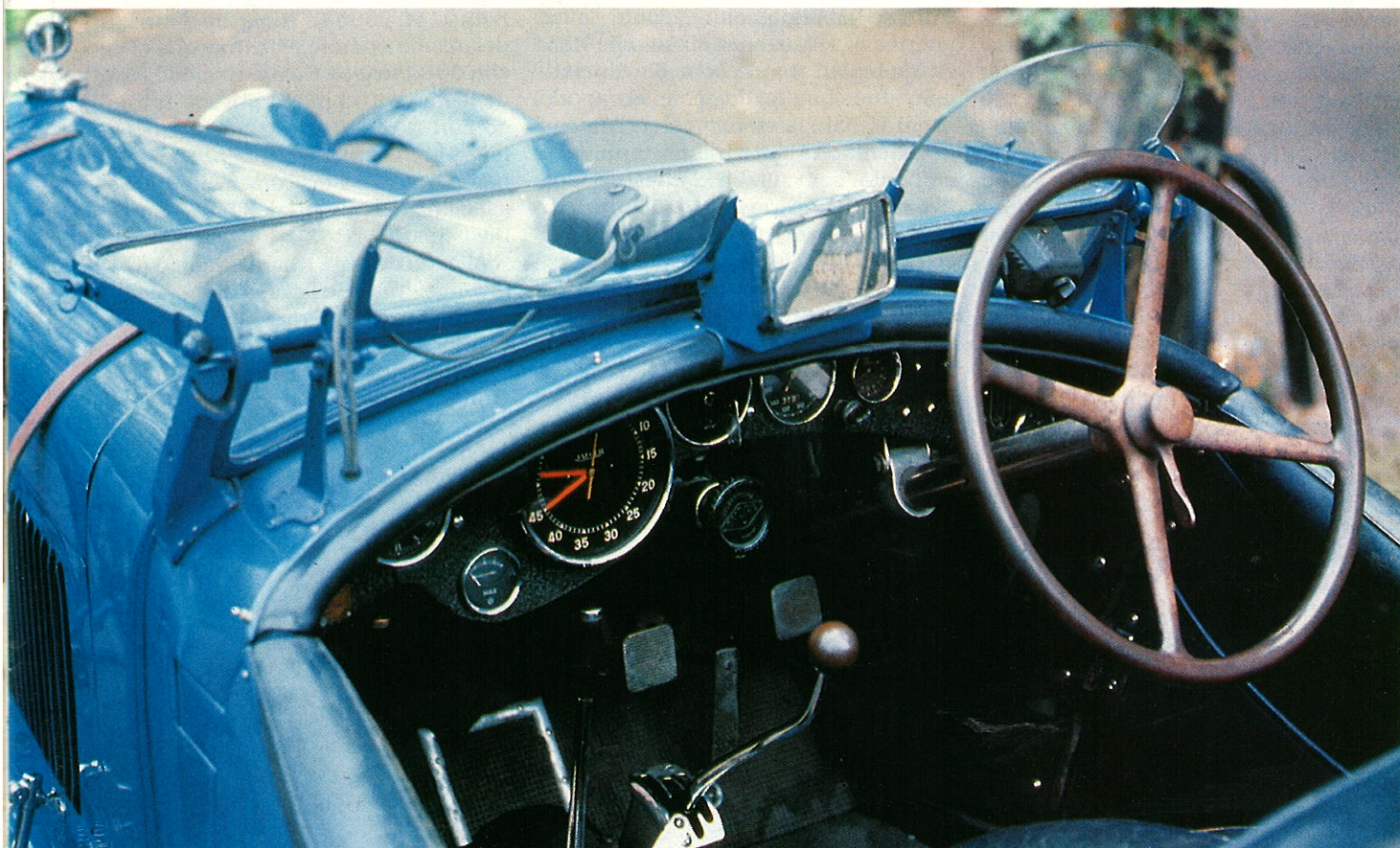
Después de desarrollar el P2, Jano creó el 6C 1500, un deportivo ligero y rápido con una mecánica que Alfa Romeo emplazó justo en el hueco existente entre los conceptos entonces convencionales, que representaban o un cuatro cilindros de un litro de cilindrada o un dos litros, pero con seis cilindros. En la construcción del 1.5 litros para el modelo 6C 1500 cooperaron estrechamente con Jano los especialistas Luigi Fusi, Gioacchino Colombo y Secondo Molino.

En 1929, Jano aumentó la cilindrada del excelente seis cilindros —que representaba a la vez el final de la era de Merosi— ampliando el diámetro en 3 mm (de 62 a 65 mm) y la carrera en 6 mm (de 82 a 88 mm). El resultado fue el 6C 1750.

Durante esa época floreció también una intensa colaboración entre Jano y el carrocerero Zagato. Jano propuso a Zagato la construcción de una carrocería spider con un cuadro muy ligero para realzar las ventajas del seis cilindros, caracterizado por su elevado par motor.

Los diferentes años de fabricación también se reflejan en el equipo de instrumentación: en el Le Mans de color rojo (1931) los instrumentos están repartidos por igual...

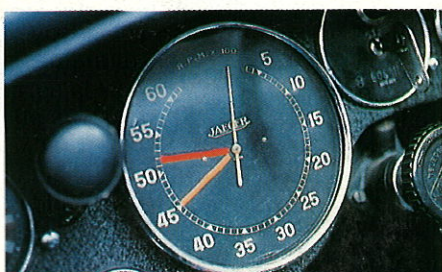




En otoño de 1930, Vittorio Jano, de 39 años de edad, sólo tuvo que echar una exhaustiva mirada a los archivos y estanterías de Alfa Romeo para obtener nuevas ideas: allí encontró el logrado ocho cilindros del P2 junto con fiables y ligeros motores de seis cilindros de las series 1500 y 1750. Los compresores, en todos los tamaños y dimensiones, ya estaban hechos y se había progresado mucho en la fundición de aleaciones.

Jano pasó a la práctica. Basándose en el seis cilindros del 1750, desarrolló un ocho cilindros que, con las mismas cotas de diámetro y carrera (65 x 88 mm), dio una cilindrada exacta de 2.336 cc. Sin embargo, Jano no lo hizo tan fácil como podría parecer a primera vista; es decir, no adosó simplemente dos cilindros detrás de los seis ya existentes, sino que montó los ocho cilindros en dos bloques adosados de a cuatro. De ahí resultó una especie de dos-cuatro cilindros acoplados, aspecto que prometía claras ventajas. Por medio de dos grandes engranajes, acoplados en el centro del cigüeñal de diez puntos de apoyo por cojinetes lisos (en el P2 también había diez puntos de apoyo, pero con cojinetes de rodillos/bolas), se podía accionar tanto el compresor, ubicado al costado derecho del bloque, como los dos árboles de levas.

Esta medida, que se traducía en una



...mientras que en el modelo de Earl Howe predomina el cuentavueeltas Jaeger. La técnica de motores entendida como un arte: el lado de admisión, aleteado, del ocho cilindros gusta hasta al más aburrido.

notable reducción de las cargas torsionales en el cigüeñal, no fue, sin embargo, una idea original de Jano. En 1928 ya la había aplicado el francés Emile Petit en los motores Salmson de competición.

El bloque motor —por primera vez en un grupo Alfa— ya no era de fundición gris, sino de aleación, al igual que las culatas. El hecho de que la mecánica del 8C 2300 (8 cilindros, compresor, 2.300 cc) fuera todo un deleite para la vista, radica en una especie de «cornamenta» finamente aleteada del artísti-

co éxito se había obtenido delante de las puertas de Milán, en el circuito de Monza, de inmediato el coche de competición fue bautizado con el apodo «Monza». Bajo la «grácil» carrocería con la voluminosa parte trasera terminada en punta, se ocultaba el chasis deportivo del MM, recortado a 2.650 mm, por lo que el Monza también era conocido como «el 2.300 in veste de Grand Prix».

Pero Alfa no se contentó con las dos versiones del 8C. Si se conseguía la victoria en la carrera de las 24 Horas de Le Mans, se garantizaba un éxito en las

Romeo 8C 2300 Le Mans en el circuito del mismo nombre. Mientras que el coche de fábrica de Campari quedó fuera de la carrera, el piloto privado británico Earl Howe mantuvo una enconada lucha con los Mercedes-Benz SS de Ivanowski/Stoffel y de Caracciola/Werner, así como los Bugatti de Chiron/Varzi y Divo/Rost.

Al cabo de las 24 horas, venció finalmente el Alfa que llevaba el número de salida 16 y fue la primera victoria para un modelo de competición italiano en Le Mans. Puesto que Earl Howe había to-



co tramo de admisión en el lado derecho del motor.

Un voluminoso carburador Memini gestionaba la alimentación y un cambio de cuatro marchas se encargaba de la transmisión al eje cardán y al tren trasero.

El 8C 2300 tuvo su primera experiencia en competición con ocasión de la 31 edición de las Mille Miglia, pero problemas de neumáticos impidieron que ocupara un puesto entre los primeros. El bastidor de la versión MM (Mille Miglia) presentaba una «cómoda» batalla de 2.743 milímetros.

A finales de abril, Jano presentó la versión biplaza Gran Premio del 8C 2300. Mientras que en su debut en carrera en Alejandría estos coches aún tuvieron que «recoger velas», no fue así en mayo en el Gran Premio de Italia, donde consiguieron una doble victoria, terminando Nuvolari/Campari por delante de Borsacchini/Minoia. Puesto que el

Gemelos desiguales: el Alfa Le Mans 1931 de Zagato (a la izquierda) y el de Touring de 1933. El de Howe (GP 901) fue vendido en 1944 por 750 libras.

ventas de la marca vencedora. Esta oportunidad no se la querían perder los de Milán.

Así que Jano volvió a recurrir a los archivos y estanterías. Dejó tal como estaba el motor de 160 CV, pero para Le Mans había que alargar el chasis, ya que el reglamento para los turismos de gran cilindrada obligaba a que fuera un cuatro plazas. Para poder alojar los dos asientos adicionales, Jano aumentó la batalla del 8C a 3.098 mm y encargó a Zagato la construcción de una carrocería adecuada para la versión Le Mans. Zagato entregó una carrocería de aluminio, muy discreta, con la típica calandra Alfa, cycle-wings y las puertas de marco redondeado. Los asientos traseros podían ser cubiertos con una lona.

En 1931, tomaron la salida dos Alfa

mado la salida con el apoyo de la fábrica en esta carrera, y también había hecho uso del servicio y de los mecánicos del equipo de fábrica, su Alfa Romeo (número de bastidor 2111005) no lucía el típico color azul de Howe, sino que estaba pintado con el clásico color rojo italiano.

En el Tourist Trophy de Irlanda, al fin, participaron los cinco 8C 2300 Le Mans que se habían fabricado hasta entonces. Entre ellos estaba también el modelo rojo que aparece en las fotografías que acompañan este artículo. Dicho ejemplar pertenece desde hace algunos años al alemán Klaus Werner.

Desde hace muchos años, los expertos en la historia de Alfa no consiguen ponerse de acuerdo sobre la cuestión de quién pilotó el número de chasis 2111003 en Irlanda. Mientras que de la literatura al respecto de este tema se puede deducir que Borsacchini ocupó la segunda plaza con este modelo, el

alemán Werner está convencido de que el piloto tuvo que ser Giuseppe Campari: «Borsacchini llevaba entonces un modelo pintado en verde, pero en el caso de mi ejemplar no hemos encontrado ni la más mínima huella de pintura verde, y eso que muchas piezas no han sido restauradas o repasadas desde entonces». Además, casi para recalcar esta opinión, se encuentra en el cockpit del Le Mans rojo un adhesivo de un conocido aperitivo italiano: «Campari was here», se puede leer en la pegatina azul.

Aunque no se puede resolver definitivamente esta cuestión, sí se conoce casi por completo la historia del modelo pintado de color azul. El modelo número de chasis 2311201 fue encargado por Earl Howe en 1933. Anteriormente, Earl Howe había participado una vez más en 1932 en Le Mans con el coche que había ganado en 1931, en esta ocasión, con el ex «Bentley-Boy» Tim Birkin. Pero después de una fuerte lucha con los que serían los vencedores, Chinetti/Sommer (también con un Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans) tuvieron que abandonar por problemas con la junta de culata.

El coche vencedor de Chinetti/Sommer, por cierto, no presentaba ya la carrocería Zagato (que sólo fue utilizada en los cinco ejemplares de 1931), sino una carrocería de acero de Touring. En el diario de Raymond Sommer se puede

de leer una anotación al respecto de que el francés había perfeccionado la aerodinámica de los guardabarros junto a su amigo Ficoni (que más tarde se convertiría en un famoso carrocerero especializado en preparaciones especiales de coches franceses).

En cualquier caso, el coche pintado de azul de Harl Howe también presentaba el mismo llamativo diseño de los guardabarros. En conjunto, la versión Touring del 8C 2300 Le Mans resultaba bastante más «aderezada» de detalles en su estética que el homólogo de Zagato: la caja para la batería, que Zagato montaba sencillamente en el costado, se complementaba con armonía con el guardabarros trasero en la carrocería de Touring. Las dos ruedas de repuesto, que en el Zagato-Le Mans estaban al descubierto sobre la parte trasera, se habían quedado ocultas en el Touring-8C y reducidas a un solo bulto, bajo una única tapa. Sobre esta tapa dominaba un destacado embellecedor cromado.

Earl Howe, que además de Alfa Romeo también pilotó los Bugatti 51 y 59, Maserati, Mercedes-Benz SS, Delage Grand Prix y ERA, mandó hacer un peralte en las curvas de acceso a su casa en Inglaterra y pintar los troncos de árbol de color blanco para tener la impresión de disponer siempre del circuito de Brooklands. En su modelo hizo que se guarnecieran las puertas en forma de

semicírculo con un blando revestimiento de cuero. Pese a su ambición deportiva, no estaba dispuesto a dejarse la piel de los codos con el roce contra el interior de las puertas. En la actualidad, al igual que el coche al completo, el cuero se encuentra en estado original, sin restaurar, aspecto este que le confiere un atractivo muy especial.

Está poco clara la fecha de entrega del vehículo. Incluso la sería casa de subastas Coys of Kensington tuvo ciertos problemas por esta causa en 1989 cuando el Alfa de Earl Howe fue subastado en el circuito de Nüburgring.

El texto del catálogo de subastas decía que el coche había sido llevado en 1933 por Conte Lurani en junio a Le Mans con la matrícula milanese MI 44045, donde fue entregado a Earl Howe. Pero en documentos oficiales del funcionariado de Milán existe un certificado expedido el 12 de junio de 1934, es decir, un año más tarde.

La solución podría ser que el coche fuera entregado el 7 de junio de 1933 en Le Mans a Earl Howe, pero éste no llegó a participar en la clásica carrera por estar resentido aún de una lesión en los ojos ocasionada en el Grand Prix francés. La primera participación en carrera para el 8C de color azul tuvo lugar en la Coppa Acerbo, en Italia, el 15 de agosto, antes de tomar la salida en el Tourist Trophy irlandés.

Antes de la carrera de Le Mans, en 1934, Earl Howe encargó a Milán un repaso a fondo del ocho cilindros y después fue cuando Lurani lo llevó, el 12 de junio de 1934, con la documentación entonces expedida a Le Mans.

Después de estar en cabeza de carrera durante algunas vueltas, Earl Howe (que, por cierto, siempre pilotaba con un casco de visera, algo extraordinario para una época en la que la mayoría llevaba «gorra» y gafas) y T. E. Rose Richards tuvieron que abandonar en la vuelta número 85 a causa de problemas en el cambio. Chinetti y Etancellin dejaron alta la bandera de Alfa y consiguieron la cuarta victoria consecutiva en Le Mans, después de vencer el coche número 33 a manos de Nuvolari/Sommer un año antes.

Son muchos éxitos para un coche del que el propio constructor, Vittorio Jano, había dicho al periodista norteamericano Griffith Borgeson en una entrevista que «no era una obra maestra, el chasis pesaba demasiado».

Por eso, Vittorio Jano, al construir el modelo sucesor P3, no echó mano simplemente de las estanterías, sino que construyó un chasis nuevo.

M. K./S. K.

Ficha técnica

MOTOR

Ocho cilindros en línea en bloque de a cuatro cilindros con accionamiento de los árboles de levas y de los grupos auxiliares desde el centro de cigüeñal, refrigeración por agua, diámetro por carrera 65 x 88 mm, cilindrada 2.336 cc, relación de compresión 5,7:1, potencia (1.931) 160 CV a 5.200 rpm (1.932-34:180 CV a 5.400 rpm), bloque motor y culatas de aleación, dos válvulas por cilindro, ángulo de vál-

vulas 90 grados, dos árboles de levas en cabeza (de dos piezas, atornillados) compresor según sistema Roots con desmultiplicación 1,428 respecto al régimen del motor, pistones de aluminio, camisas secas, bielas de acero, engrase por cárter húmedo (reserva de aceite entre 11 y 20 litros), alimentación a cargo de carburador Memini SI36 (serie 2: Memini SI42).

TRANSMISION
Embrague por cuatro discos en seco, cambio de cuatro velocidades, árbol cardán al eje trasero.

BASTIDOR/CARROCERIA

Cuadro longitudinal de acero con traviesas, suspensión delantera y trasera por eje rígido con ballestas semielípticas, amortiguadores de fricción, freno mecánico a las cuatro ruedas (diámetro interior 40 cm), llantas de radios 5,5 x 19.

MEDIDAS Y PESOS

Batalla 3.098 mm, vía delante, y detrás, 1.380 mm, peso en vacío 980 kg, capacidad del depósito de combustible 108 litros.

PRESTACIONES

Velocidad máxima superior a 200 km/h.

EPOCA DE FABRICACION

De 1931 hasta 1934.

N.º DE EJEMPLARES

Nueve, cinco Zagato, cuatro Touring (actualmente, los expertos son de la opinión de que se han construido cinco o seis versiones Touring).



El número de chasis del Le Mans de color rojo y la matriculación de 1934 del Le Mans de color azul.