

EDIZIONE ITALIANA

ALFA ROMEO SPIDER



Editore:
Bruno Alfieri
Redazione:
Ippolito Alfieri, Max Watenphul
Fotografie:
Archivio Automobilia, Centro Documentazione Storica Alfa Romeo
Grafica:
Isabella Gianazza
Produzione:
Sergio Mazzali

INDEX

- 5 Le antenate
- 11 Dal Duetto a oggi
- 25 Design
- 45 Meccanica
- 53 Impressioni di guida
- 67 La pubblicità e lo Spider

ISBN 88-85880-66-5 CL 41-0254-1

La Collection®

© 1993 by Automobilia Srl

Società per la Storia e l'Immagine dell'Automobile

I-20125 Milano, via Ponte Seveso 25

Tutti i diritti sono riservati per tutti i Paesi

PRINTED AND BOUND IN ITALY

Finito di stampare il 30 marzo 1993

dalle Grafiche Francesco Ghezzi, Milano

ALFA ROMEO
SPIDER

Marco Matteucci

AUTOMOBILIA



A creare la forte immagine di costruttore di automobili piene di dinamismo e di sportività che tradizionalmente contraddistingue l'Alfa Romeo, gli spider, e più in generale le vetture trasformabili capaci di offrire l'emozione supplementare della guida con il vento nei capelli, hanno dato un sostanziale contributo fin dai primi anni "eroici" succeduti alla fondazione, nel 1910, della fabbrica del Portello. Lo sviluppo di queste macchine speciali, per la loro stessa natura mai confondibili con le auto dei comuni mortali e perciò stesso ammirate e desiderate da una clientela dai gusti difficili, ha rappresentato una costante per il marchio del Biscione. E spesso gli spider nati a Milano hanno trovato più numerosi cultori al di là delle frontiere italiane.

Fra i tanti modelli che si allineano nell'album d'oro dell'Alfa, quelli nati prima degli anni Cinquanta non possono obiettivamente considerarsi come diretti antenati del longevo, glorioso Spider che ancor oggi, frutto di una lunga serie di aggiornamenti e migliorie, svolge un ruolo qualificante,

seppure numericamente marginale, nella gamma produttiva della marca italiana. Infatti quelle auto non soltanto hanno diverse origini sia stilistiche sia tecniche, ma soprattutto si inquadrano in un contesto storico e industriale profondamente diverso sia da quello di oggi, sia da quello in cui vide la luce, nel 1966, il diretto progenitore del modello attuale. Non si potrà, dunque, andare oltre un fugace accenno ad Alfa Romeo scoperte che pure fecero a suo tempo palpitare i cuori dei nostri nonni, quali — per citare soltanto le più celebrate — la 6C 1750 Gran Sport e la 8C 2300 Spider Corsa carrozzate da Zagato, o la 8C 2300 Spider Flying Star, la 8C 2900 B Mille Miglia e le 6C 2500 SS Corsa vestite dalla Touring.

Più di un legame avvicina, invece, all'odierno Spider la versione trasformabile della *Giulietta* nata nel 1955 e subito divenuta, per l'intrinseca bellezza e per la relativa accessibilità (il prezzo iniziale era di 1.900.000 lire), un autentico oggetto di culto per gli automobilisti italiani e stranieri, in un'Europa che cominciava finalmente a

La Giulietta Spider è la capostipite degli spider Alfa Romeo. Nacque nel 1955 su disegno della Pininfarina e con meccanica basata sulla Giulietta Sprint, vettura anch'essa di grande successo. È stata prodotta fino al 1962 in oltre 17.000 esemplari.

dimenticare gli oscuri, drammatici anni del secondo conflitto mondiale. La Giulietta Spider, infatti, si presentava come la prima sportiva trasformabile realmente di serie, sulla base di una meccanica già gratificata da un meritato successo; e nasceva dalla matita di uno stilista di fama universale, quello stesso Pinin Farina che 11 anni

dopo avrebbe creato il Duetto, suo canto del cigno. Equipaggiata inizialmente con il quattro cilindri di 1290 cc da 80 CV, che le consentiva velocità fino a 165 km/h, e a partire dall'anno successivo anche con una sua versione potenziata a 90 CV, 180 km/h (con la denominazione commerciale di "Veloce"), la Giulietta Spider si caratte-

Nel 1962 viene presentata la Giulia Spider. La carrozzeria rispetto alla Giulietta rimane pressochè invariata mentre il propulsore passa a 1.6 litri.



rizzava per le dimensioni e il peso contenuti: 3,85 metri e 860 chilogrammi. La sua linea moderna, armoniosa e mirabilmente proporzionata traeva le connotazioni più incisive dalla mascherina frontale "trilobata" (due prese d'aria orizzontali affiancate allo scudetto Alfa centrale) sottolineata dal paraurti sdoppiato in due parti, e

dalla capote rigorosamente nera per tutti i colori di carrozzeria. L'interno offriva le gratificazioni di una coppia di sedili confortevoli ma tipicamente sportivi, di una strumentazione analoga a quella delle Ferrarì coeve incastonata in una plancia in lamiera dal disegno slanciato, di un volante a due razze impreziosito da un cerchio



Una famiglia di spider di dimensioni maggiori con carrozzeria Touring viene messa in produzione nel 1959. Nell'immagine la 2000 Spider.

interno che comandava il clacson.

A partire dal 1962 la Giulietta Spider fu rimpiazzata dalla Giulia 1600 Spider, affiancata due anni dopo dalla versione "Veloce". Entrambi i modelli, che sarebbero rimasti in produzione fino al 1965, adottavano una carrozzeria sostanzialmente immutata rispetto alle versioni Giulietta,

mentre la meccanica, radicalmente diversa, derivava direttamente da quella della Giulia berlina. Il motore in ambedue i casi era il nuovo quattro cilindri di 1570 cc, che sulla Giulia Spider erogava 92 CV consentendo velocità fino a 172 km/h, e sulla Giulia Spider Veloce 112 CV per 180 km/h di velocità massima.

La 2600 sostituisce la 2000 nel 1962 ed esternamente presenta soltanto delle modifiche ai particolari. Il propulsore è a 6 cilindri, primo e unico caso nella categoria degli spider Alfa Romeo.



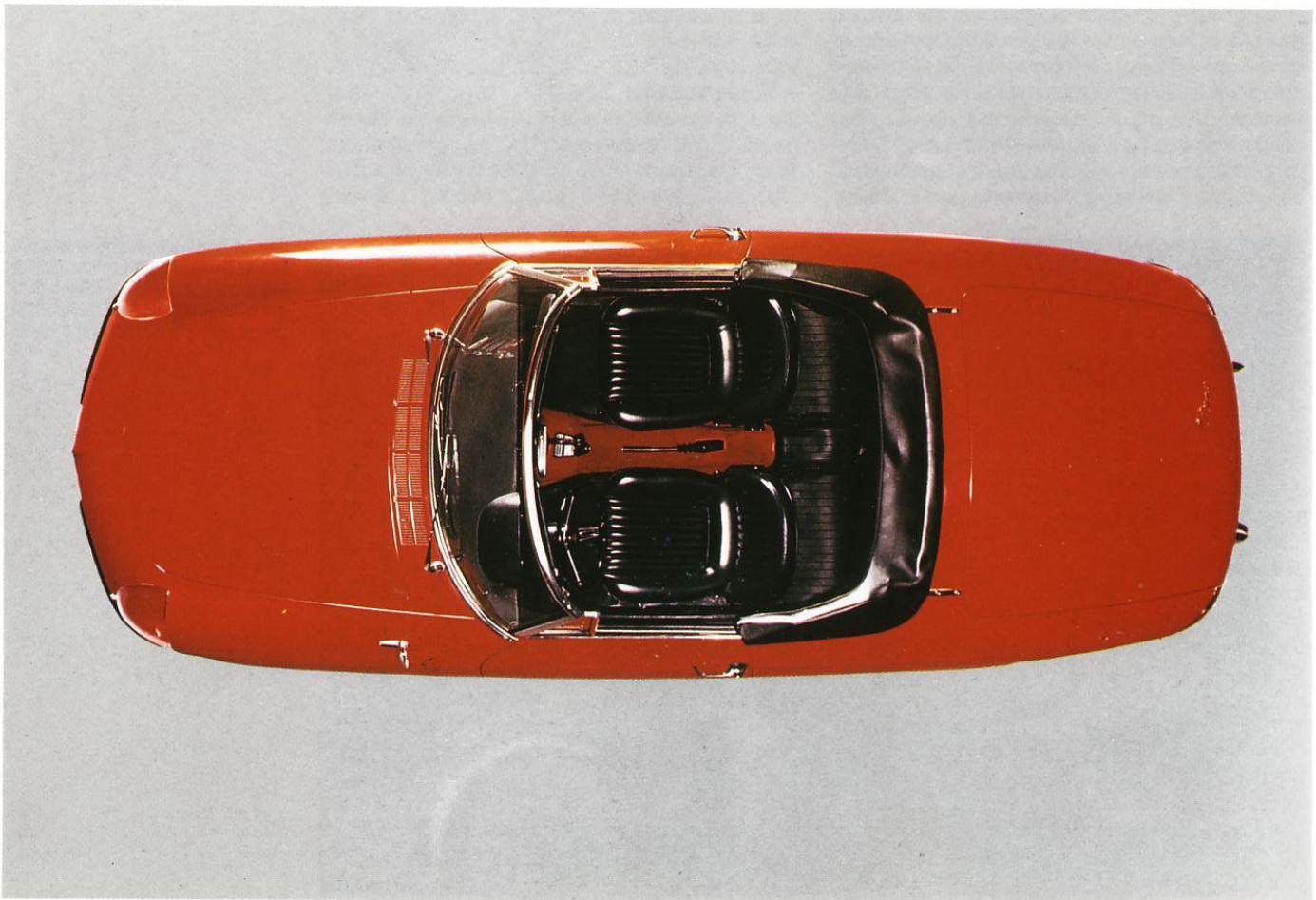
Le quattro trasformabili con meccaniche Giulietta prima e Giulia poi (la produzione di queste ultime cessò nel 1965) debbono considerarsi le dirette progenitrici del Duetto, capostipite della genealogia in cui si inquadra lo Spider attuale. Infatti il Duetto, pur nascendo con una personalità estetica totalmente nuova, ricevette praticamen-

te la stessa meccanica della più evoluta di esse, di cui ereditava dichiaratamente il ruolo nell'ambito della gamma Alfa Romeo.

Solo indirettamente imparentabili con il Duetto, invece, il cabriolet Giulia GTC e i grossi spider 2000 e 2600 disegnati dalla Touring.



Un caso anomalo è costituito dalla Giulia GTC, prodotta in un migliaio di esemplari tra il 1965 e il 1966, che in realtà era un cabriolet. La carrozzeria era opera della Touring.



L'attuale Spider Alfa Romeo è, come si è già accennato, l'ultima in ordine di tempo delle metamorfosi di un modello nato nell'ormai lontanissimo 1966 con la stessa laconica denominazione, anzi più precisamente come "1600 spider" (poco dopo ricevette ufficialmente, in un singolare battesimo-referendum, il nome di "Duetto", destinato peraltro a una vita effimera). Verso la metà dell'anno precedente il management Alfa Romeo aveva ritenuto che fosse giunto il momento di mandare in pensione il vecchio modello di sportiva trasformabile con motorizzazioni di derivazione Giulietta inizialmente, e Giulia poi. Secondo gli specialisti di marketing la sua linea era troppo invecchiata e aveva perduto attrattiva presso la clientela. Occorreva una nuova vettura profondamente innovativa nella linea, capace di colpire l'immaginazione del pubblico e di supportare un'impegnativa campagna pubblicitaria incentrata sulle seduzioni della guida "con il vento nei capelli". L'incarico di progettare la personalità stilistica fu affidato alla

Pininfarina, alla quale per l'occasione fu assicurata la massima libertà d'inventiva.

Gli stilisti della carrozzeria torinese si misero al lavoro con il coordinamento dell'ormai anziano "Pinin" (sarà l'ultimo suo impegno prima della morte, avvenuta il 3 aprile 1966), una volta tanto affrancati dai vincoli solitamente molto stretti del committente. L'idea di fondo era quella di sviluppare una carrozzeria a sezione lenticolare, secondo un canone estetico-aerodinamico per l'epoca praticamente inedito almeno nel campo della produzione di serie. Proprio per l'assenza di vincoli formali da parte dell'Alfa, questo canone finì per essere applicato all'intero volume della vettura, ivi compresa la coda alla quale fu data una conformazione rotonda e avvolgente. Un secondo motivo stilistico di forte caratterizzazione fu rappresentato da uno sguancio accentuato in fiancata, a partire dal passaruota anteriore fino a raggiungere, con una leggera rastrematura, i gruppi ottici posteriori.

Il risultato fu uno spider decisamente

Veduta zenitale dell'Alfa Romeo Spider. Venne presentata al 36° Salone di Ginevra nel marzo 1966. Fu l'ultima opera di Giovan Battista "Pinin" Farina.

anticonformistico ma dotato di un'indubbia attrattiva, al quale non meraviglia che gli stessi suoi artefici torinesi, e ben presto anche gli addetti ai lavori di Arese, attribuissero il nomignolo di "osso di seppia". Peccato che l'originalità del suo aspetto esteriore fosse compromessa dal disegno banale delle ruote in lamiera, praticamente uguali a quelle delle berline di serie.

Indubbiamente dotata di una notevole coerenza stilistica a capote aperta, la nuova trasformabile Alfa Romeo perdeva un bel po' della sua armonia quando il mantice, rigorosamente nero secondo la tradizione Pininfarina, veniva richiuso. Questo infatti, se presentava pregi funzionali per la relativa semplicità della manovra di ripiegamento, contrastava nettamente, per il suo aspetto spigoloso, con le linee tondeggianti della carrozzeria, e tutto sommato ne involgariva la personalità.

Nel definire l'interno della 1600 spider gli stilisti Pininfarina ebbero minor libertà di scelta che per la carrozzeria e non poterono sottrarsi all'esigenza di mettere a profitto non pochi particolari della Giulia, in particolar modo per la strumentazione. Riuscirono, comunque, a dar vita a un insieme di aspetto gradevole e non privo di una caratterizzazione moderatamente sportiva, com'era del resto indispensabile per uno spider con il marchio del Biscione. Alla plancia, realizzata in lamierino verniciato nel colore della carrozzeria, fu confe-

rito un tocco di eleganza ricoprendone la parte superiore con una fascia di materiale anti-riflesso nero, che incorporava la palpebra protettiva del quadro strumenti (lo stesso della Giulia, così come il volante a tre razze in metallo cromato, conformato a calice). Al centro della plancia, sopra l'immancabile targhetta "Pininfarina", tre strumenti supplementari leggermente angolati verso il guidatore. Dietro i sedili, confortevoli ma tutto sommato ben poco sportivi (gli schienali avevano un minimo grado di avvolgenza), soltanto uno spazio ristretto per pochi bagagli di taglia ridotta.

Il pianale della 1600 spider era quello della Giulia Super, con la quale condivideva anche la quasi totalità dei gruppi meccanici. Il motore, a quattro cilindri in linea con distribuzione bialbero in testa e la classica alimentazione "singola" Alfa - un corpo di carburatore per ciascun cilindro, ossia due carburatori orizzontali doppio corpo - aveva una cilindrata di 1570 cc, con rapporto di compressione 9:1, erogava 109 CV a 6.000 giri/minuto e consentiva di raggiungere la più che rispettabile velocità di 185 km/h. Il comando del cambio, a 5 marce, era a leva corta sul tunnel. Le sospensioni erano anteriormente a quadrilateri trasversali con barra di torsione e molle elicoidali; posteriormente a triangolo superiore con puntoni e molle elicoidali.

Fra i pochi optional offerti con sovrapprezzo, uno decisamente raffinato, il ton-

neau cover o copri-abitacolo, che esimeva dalla fatica di richiudere la capote se si lasciava la vettura in sosta a lungo, o con tempo minaccioso.

Quando, il 10 marzo 1966, il nuovo modello fece la sua prima apparizione in pubblico, all'apertura del Salone dell'automobile di Ginevra, la sua denominazione ufficiale, come si è accennato, era semplicemente "1600 spider". Il nome "Duetto" gli sarebbe stato attribuito soltanto due mesi più tardi (e sarebbe durato poco, sia nel parlare comune della gente sia come dizione ufficiale della Casa costruttrice, perché considerato troppo sdolcinato e scarsamente consono all'immagine sportiva del marchio). Del resto, a scegliere quel termine che in qualche modo poteva richiamare l'idillio fra Romeo e Giulietta – nomi già travasati disinvoltamente dal poema shakespeariano al listino del Biscione – non erano stati gli specialisti del marketing di Arese, bensì una dozzina fra i 140.501 partecipanti al concorso bandito dall'Alfa per trovare, appunto, un confacente appellativo alla nuova creatura (e con loro la maggioranza dei giurati chiamati a scegliere fra le innumerevoli dizioni suggerite). L'idea di questo singolare referendum aperto a tutti (bastava inviare una cartolina) era stata proposta dal poeta Leonardo Sinisgalli al presidente dell'Alfa Giuseppe Luraghi, manager e letterato anch'egli, che l'aveva accettata con entusias-

mo. E aveva avuto un grande successo, com'è facile dedurre non soltanto dall'impressionante numero delle risposte pervenute, ma anche dal fatto che non poche giungevano da mittenti illustri come il principe Bernardo d'Olanda o le attrici Virna Lisi e Alida Valli. Sedotta, dunque, dal romantico gioco di parole insito in

Il nome Spider secondo alcuni era troppo comune per un'automobile così originale. Venne quindi battezzata "Duetto" e, meno ufficialmente, "osso di seppia" per l'insolita forma del posteriore.



"Duetto", la giuria dovette naturalmente tirare a sorte il nome del vincitore fra tutti coloro che lo avevano proposto: per la cronaca il premio, consistente manco a dirlo in un esemplare del nuovo e ancora anonimo spider, fu un signore dal cognome profetico, Guidobaldo Trionfi.

Per il lancio internazionale del Duetto

l'Alfa organizzò le cose alla grande. Il *ma-de in Italy* cominciava ad andare forte in tutto il mondo e per il nuovo modello gratificato dalla firma di Pininfarina si prospettavano buone possibilità di affermazione negli Stati Uniti, tradizionalmente sensibili al fascino di una bella trasformabile. Così il direttore commerciale Enrico Sala e Ca-

millo Marchetti, responsabile delle relazioni esterne, escogitarono una presentazione davvero speciale. Fecero imbarcare tre esemplari del Duetto sulla nave ammiraglia della flotta Italia, la Raffaello, all'ancora nella rada di Cannes nei giorni del festival del cinema e in procinto di salpare per gli States, e li misero a disposizione

Il primo Spider, prodotto dal 1966 al 1977 in 6325 esemplari, era equipaggiato con il 4 cilindri da 1.6 litri montato in precedenza sulla Giulia Spider Veloce.



dei passeggeri, fra i quali non mancava una folta rappresentanza di vip , fino all'arrivo a New York. Ogni giorno i privilegiati crocieristi potevano provare le vetture su un mini-circuito appositamente predisposto sul "ponte sole", sotto la supervisione di Consalvo Sanesi e di Giovannino Lurani, meritandosi così una "patente d'alto ma-



re" istituita per la circostanza. Doppiata la statua della Libertà, sontuosa festa a bordo con cinquemila invitati ed estrazione a sorte di un Duetto fra i presenti, officiata dal celebre soprano Anna Moffo. Per la cronaca il premio, reso ancor più appetibile da un biglietto di andata e ritorno New York-Genova con la stessa Raffaello , toccò a un'avvenente modella americana, Heidi Gover (e qui si inserisce un episodio piccante: prima del suo era stato estratto un altro nome, quello di un diplomatico italiano che però era risultato introvabile es-



sendosi eclissato con un'attrice per impellenti motivi sentimentali).

La geniale trovata della presentazione in alto mare portò effettivamente fortuna al Duetto oltre Atlantico. E alla sua affermazione sul mercato statunitense, che pur con alti e bassi ha praticamente accompagnato l'intero arco di vita dello spider Alfa Romeo, contribuì sicuramente anche il suo ruolo di co-protagonista con Dustin Hoffman nel film *Il laureato* di Mike Nichols,



Tre esemplari dello Spider vennero imbarcati sulla Raffaello alla volta degli Stati Uniti. Nella foto a sinistra si riconoscono Vittorio Gassman intento ad ammirare le "grazie" del Duetto e il presidente dell'Alfa Romeo Giuseppe Luraghi.

Nel 1970 viene operata la prima rivisitazione stilistica. La motorizzazione da 1600 cc era uscita di produzione nel 1967, sostituita dal 1750 cc.

apparso negli schermi l'anno successivo (saggiamente l'Alfa poco dopo cambiò addirittura la denominazione della vettura sul mercato Usa in Graduate, appunto il titolo originale del film). Ma *Il laureato* non è certo l'unica opera cinematografica che abbia annoverato un Duetto nel proprio cast: basterà citare *Un bellissimo novem-*



bre di Bolognini con Gina Lollobrigida, *Milù a maggio* di Malle con Michel Piccoli, *Senza via di scampo* con Kevin Costner. Del resto le Alfa trasformabili hanno avuto tradizionalmente appassionati estimatori nel mondo del cinema italiano: Gassman, Pasolini, Pontecorvo, Alessandrini, Brusati, tanto per fare qualche nome.

La prima metamorfosi dell'ex-Duetto è del 1970. Nei suoi primi quattro anni di vita la forte personalità non solo estetica della nuova trasformabile Alfa non ha mancato di affascinare un'intera generazione di estimatori, sia in patria sia all'estero e marcatamente negli Stati Uniti, dove si è conquistato rapidamente il ruolo di giocattolo di lusso per rampolli della buona società, da custodire nel garage di casa accanto alla Buick paterna e alla station wagon materna (in Europa è invece un'auto per raffinati anticonformisti, da esibire nelle strade eleganti del centro cittadino piuttosto che da godere nella guida veloce all'aria aperta). Comunque i volumi di vendita sono stati condizionati dalla presenza sul mercato di non poche altre vetture scoperte piene di fascino e fregiate da marchi prestigiosi come Mercedes, Jaguar, Porsche, Lancia, Aston Martin.

All'Alfa, per favorire l'affermazione dello spider non si è certo dormito sugli allori. Alla motorizzazione 1600 si è sostituito già nel secondo anno di vita un più brillante propulsore di 1779 cc, mutuato alla berlina 1750 GT Veloce ed erogante 118 CV a 5.500 giri/minuto, che ha portato la velocità massima della 1750 Spider Veloce (questa la denominazione del nuovo modello, scelta con la civetteria di un *understatement* sul livello di cilindrata) a 190 km/h. E un anno più tardi gli si è affiancata una versione 1300 Junior con motore di 1290 cc

da 89 CV a 6.000 giri/minuto (velocità massima 170 km/h) nell'intento, parzialmente riuscito, di conquistare anche sul mercato nazionale un'utenza giovanile.

Comunque, l'esigenza di un restyling è ormai ritenuta inderogabile, soprattutto per conferire alla coda della vettura, la cui forma arrotondata è stata giudicata da mol-

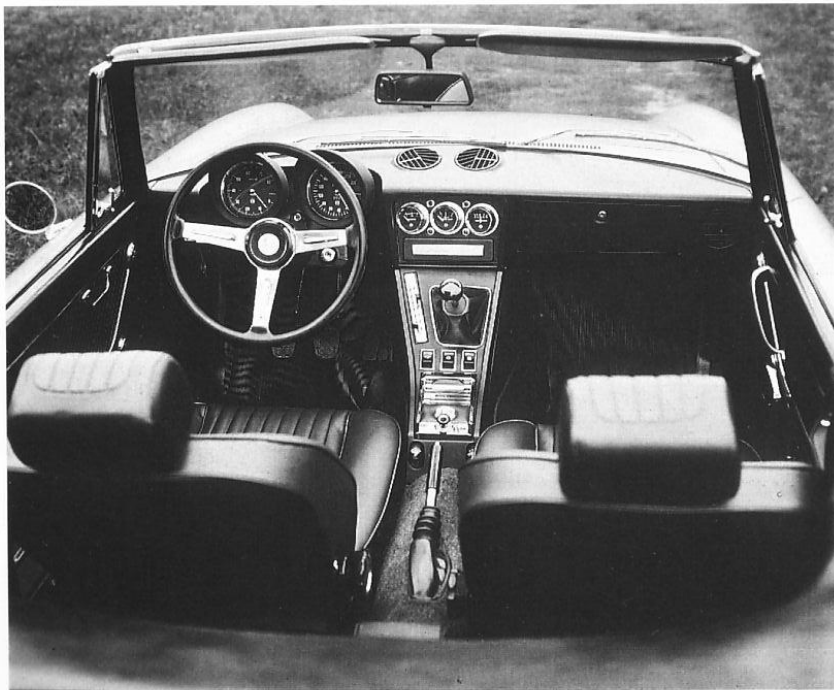
ti troppo manieristica, un aspetto meno insolito e aerodinamicamente più razionale (e anche per ampliare, in tal modo, la troppo ridotta capacità del bagagliaio). Nasce, dunque, la nuova generazione degli spider a coda tronca, nella quale lo specchio di poppa "normale" è ottenuto con un taglio netto a sezione verticale. Di



Il restyling interessa principalmente la parte posteriore alla quale viene praticato un "taglio" netto, da cui il soprannome "coda tronca".

Gli interni della 1750 Veloce (nella foto in basso) si differenziano decisamente nella strumentazione e nell'architettura da quelli più spartani della piccola 1300 Junior nata nel 1968 (pagina a fianco).

fronte a questa modifica, che incontrerà giudizi incondizionatamente favorevoli ma anche decise critiche in nome della purezza stilistica, passano in secondo piano i pochi ritocchi al frontale, che sostanzialmente si riducono a un diverso disegno delle prese d'aria direttamente raccordate allo scudetto Alfa orientato verso il bas-



so e, sulla sola 1750 Spider Veloce, all'azione di una calotta protettiva in plexiglass per i proiettori incassati verticalmente e parafranghi.

All'interno, sulla più potente delle versioni ha fatto la sua comparsa, insieme a un raffinato volante in legno, una consolle centrale che raccorda la plancia al tunnel dalla quale emerge a metà lunghezza la leva corta del cambio, protetta da una cuffia in pelle. È soprattutto questo elemento dell'arredo interno, insieme con le diverse finizioni, a differenziare la 1750 Spider Veloce dalla più spartana 1300 Junior. In ogni caso, le esigenze della sicurezza ormai imposte a ogni costruttore hanno portato all'adozione degli appoggiatesta che, derivando dalla linea di cintura, inevitabilmente alterano il profilo teso della vettura a capote aperta.

Il modello top della trasformabile è la Spider Veloce con carrozzeria a coda tronca. Pochi mesi dopo riceve una motorizzazione più potente, assumendo la denominazione di 2000 Spider Veloce. Ora la cilindrata è di 1962 cc, la potenza massima di 132 CV erogati a 5.500 giri/minuto, la velocità punta di 195 km/h. Nel frattempo è cambiato anche il disegno della plancia, che assume una nuova conformazione destinata a non essere più modificata sostanzialmente fino ai giorni nostri, con il bordo superiore arrotondato.

Nel 1974 l'Alfa, nell'intento di accrescere

re le chances commerciali della versione Junior, la sdoppia, affiancando al modello 1300 un modello 1600, meno spartano e più brillante nelle prestazioni. Questo livello di cilindrata, che insieme al "due litri" caratterizzerà le due versioni dello spider fino ai giorni nostri (la 1.6 è uscita di produzione nella prima metà del 1992, non essendone stata sviluppata un'edizione catalizzata), è affidato al resuscitato propulsore di 1.570 cc da 109 CV ad alimentazione "singola" (ma gli esemplari destinati al mercato USA, come del resto avviene anche per i modelli 1300 e 2000, adottano l'iniezione). La decisione dello sdoppiamento della Junior, piuttosto insolita, ha una sua spiegazione: il "buco" di cilindrata a livello del litro e mezzo doveva essere colmato da uno spider a trazione anteriore derivato dall'Alfasud, poi cancellato dai programmi della Casa per il fondato timore di una penalizzazione d'immagine dato il poco elitario modello d'origine. Nel 1982 un secondo restyling dà origine a nuove polemiche fra "puristi" e "modernisti". L'Alfa Romeo, periodicamente assalita da esitazioni fra il mantenere sostanzialmente inalterata la linea dello spider, salvaguardando il suo ruolo di *unicum* stilistico, e l'opportunità di un aggiornamento ai canoni correnti, si è indotta a chiedere alla Pininfarina l'aggiunta di un alettone posteriore, a quell'epoca effettivamente considerato quasi obbligatorio dagli amanti

delle macchine sportive. Il problema viene risolto dai designer in modo che potremmo definire provocatorio, applicando al cofano del bagagliaio un vistoso spoiler in gomma nera che non può passare in alcun modo inosservato e che verrà giudicato, a seconda dei punti di vista, come una salutare iniezione di giovinezza stilistica o,



al contrario, come una sconcertante contaminazione. Inoltre, l'intero posteriore assume una colorazione nera.

Di fronte a questa appariscente innovazione passano quasi inosservati il restyling della calandra, ora marcatamente geometrizzata, e dei paraurti, l'applicazione di minigonne laterali bene armonizzate con

la linea della carrozzeria, la rinuncia alle discusse (e fragili) calotte protettive in plexiglas per i proiettori frontali, la radicale riprogettazione dell'arredo interno, arricchito da numerosi accessori ormai indispensabili anche su una sportiva "pura", e la rinuncia al nero come unico colore per la capote, disponibile anche in tinta beige

Il secondo restyling dello Spider risale al 1982. Le linee, che ormai hanno ben sedici anni, vengono modernizzate con l'adozione di appendici aerodinamiche abbastanza marcate.



e strutturalmente appesantita.

Le due versioni offerte sul mercato (il modello Junior 1300 nel frattempo è uscito di produzione) assumono le più concise denominazioni di Spider 1.6 e Spider 2.0 e adottano motorizzazioni invariate nelle rispettive cilindrata ma con potenze lievemente ridotte per una maggiore "docilità" nella guida di tutti i giorni (infatti, nel primo caso i 104 CV di potenza massima sono raggiunti a 5.500 giri/minuto anziché a 6.000, nel secondo i 128 CV a 5.400).

Il più recente capitolo della lunga biografia dello Spider Alfa – e probabilmente anche l'ultimo, se sarà rispettato il programma che contempla la nascita entro il 1994 del suo successore – si apre nel 1990, con la nascita, agli stessi livelli di cilindrata di 1.6 e 2.0 litri, di versioni largamente ripensate sia sul versante estetico sia su quello dell'allestimento e delle dotazioni. A livello di cilindrata 2.0 il modello di questa nuova serie adotta due motorizzazioni nelle quali l'alimentazione "singola" a carburatori, cavallo di battaglia delle Alfa sportive per decenni, è rimpiazzata da un sistema di gestione integrata Motronic per l'iniezione multi-point e l'accensione elettronica: quella catalizzata dispone di 120 CV a 5.800 giri/minuto, quella non catalizzata (oggi non più in commercio) di 126 CV; per entrambe la velocità massima è di 190 km/h. Fino all'inizio del 1992 resterà anche in produzione, prima di essere sa-

crificata alle esigenze dell'ecologia, la versione 1.6 a carburatori, con potenza maggiorata a 109 CV a 6.000 giri/minuto, 180 km/h.

Sul piano dello styling l'innovazione più significativa della serie tuttora in commercio, e oggetto di questa pubblicazione, è rappresentata dalla radicale riprogetta-

Le versioni destinate agli Stati Uniti, che da alcuni anni sono equipaggiate con propulsori a iniezione, presentano qualche lieve differenza.



zione della parte posteriore della vettura, con la scomparsa del tanto discusso alettone in gomma e l'adozione di gruppi ottici completamente nuovi, estesi dall'una all'altra estremità della coda come sugli altri modelli Alfa dell'ultima generazione. Inoltre è stata introdotta un'ennesima ristilizzazione della mascherina frontale e sono

state eliminate le minigonne laterali.

All'interno sono stati attuati numerosi miglioramenti, fra i quali l'adozione di sedili ridisegnati e abbassati, che hanno consentito di ampliare lo spazio a disposizione del guidatore e del passeggero.

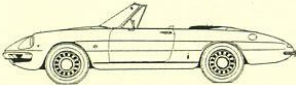
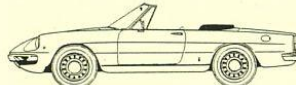
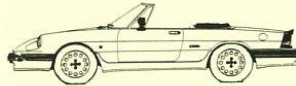
L'analisi dettagliata dei vari aspetti dello Spider 2.0 nella versione attuale è esposta

nei capitoli successivi di questa pubblicazione. Qui l'*excursus* sulla lunga storia della bella e ammirata trasformabile del Biscione, dai tempi del Duetto ai nostri giorni, si può concludere con un dato significativo, quello degli esemplari complessivamente costruiti dalla nascita a tutto il 1991, che è di 118.639 unità.

Vengono rivisitati anche gli interni, anche se la caratteristica console con cambio semi verticale viene mantenuta.



**ALFA ROMEO SPIDER
I SERIE
II SERIE
III SERIE**

| | ANNO | MOTORE (N. CILINDRI/ DISPOSIZ.) | ALESAGGIO x CORSA (mm) | CILINDRATA (cc) | POTENZA (cv) | PESO (kg) | VELOCITÀ (km/h) | ESEMPLARI |
|--|-----------|---------------------------------------|---------------------------|-----------------|--------------|-----------|-----------------|----------------------------|
|  | | | | | | | | |
| 1600 SPIDER | 1966-1967 | 4 in linea | 78 x 82 | 1570 | 109 | 990 | 185 | 6325 |
| 1750 SPIDER VELOCE | 1967-1970 | 4 in linea | 80 x 88.5 | 1779 | 118 | 1040 | 190 | VEDI 1750 SPIDER VELOCE |
| SPIDER 1300 JUNIOR | 1968-1970 | 4 in linea | 74 x 75 | 1290 | 89 | 990 | 170 | VEDI SPIDER JUNIOR 1300 |
|  | | | | | | | | |
| SPIDER JUNIOR 1300 | 1970-1978 | 4 in linea | 74 x 75 | 1290 | 89 | 990 | 170 | 7237 |
| 1750 SPIDER VELOCE | 1970-1971 | 4 in linea | 80 x 88.5 | 1779 | 118 | 1040 | 190 | 8722 |
| 2000 SPIDER VELOCE | 1971-1982 | 4 in linea | 84 x 88.5 | 1962 | 132 | 1040 | 195 | 38379 |
| SPIDER JUNIOR 1600 | 1974-1981 | 4 in linea | 78 x 82 | 1570 | 109 | 1020 | 185 | 4848 |
|  | | | | | | | | |
| SPIDER 1.6 | 1982-1989 | 4 in linea | 78 x 82 | 1570 | 104 | 1020 | 180 | 5400 |
| SPIDER 2.0 | 1982-1990 | 4 in linea | 84 x 88.5 | 1962 | 128 | 1040 | 190 | 31808 |



L'analisi estetica dell'attuale, ultima versione dello Spider Alfa Romeo non può prescindere dalla storia decisamente anomala di questa trasformabile che, concepita ventisette anni fa sulla base di concetti stilistici per allora radicalmente innovativi (se non addirittura provocatori) poi rimasti senza seguito nell'evoluzione del design automobilistico, ha saputo conservare nella sua lunga vita buona parte dell'originalità del proprio look pur essendo stata periodicamente aggiornata ed "addomesticata" nell'aspetto esteriore. La singolarità della sua vicenda e lo stesso ruolo marginale che il modello esercita attualmente nella politica commerciale della marca ne fanno un *unicum* destinato ormai a una *élite* numericamente limitata di amatori e di collezionisti, giustamente convinti che un esemplare ben conservato dell'attuale Spider del Biscione troverà sempre degna collocazione anche nelle più esclusive raccolte di automobili, come espressione di una capacità ideativa e realizzata sicuramente eccezionale e come testi-

monianza di un'interpretazione della formula specifica che ormai non trova riscontro in alcuna vettura contemporanea.

Inquadrato così un approccio critico che deliberatamente prescinde dalla ricerca di connotati estetici e di soluzioni funzionali propri della produzione moderna nel campo delle vetture trasformabili, la prima constatazione suggerita dall'esame della linea attuale dello Spider è, evidentemente, la forte carica di personalità che questa automobile conserva e che ne fa una delle poche tuttora capaci di calamitare, con il solo aspetto esteriore, l'attenzione anche del passante più distratto.

Passando ad analizzare nel dettaglio i diversi aspetti della carrozzeria, nel frontale decisamente privo dell'aggressività formale comunemente richiesta alle vetture sportive contemporanee colpisce il contrasto fra il design tondeggiante del cofano e della parte superiore del "muso" e il geometrismo a più diedri del paraurti che incorpora, oltre alla fanaleria minore e alla larga presa d'aria inferiore, lo stilizza-

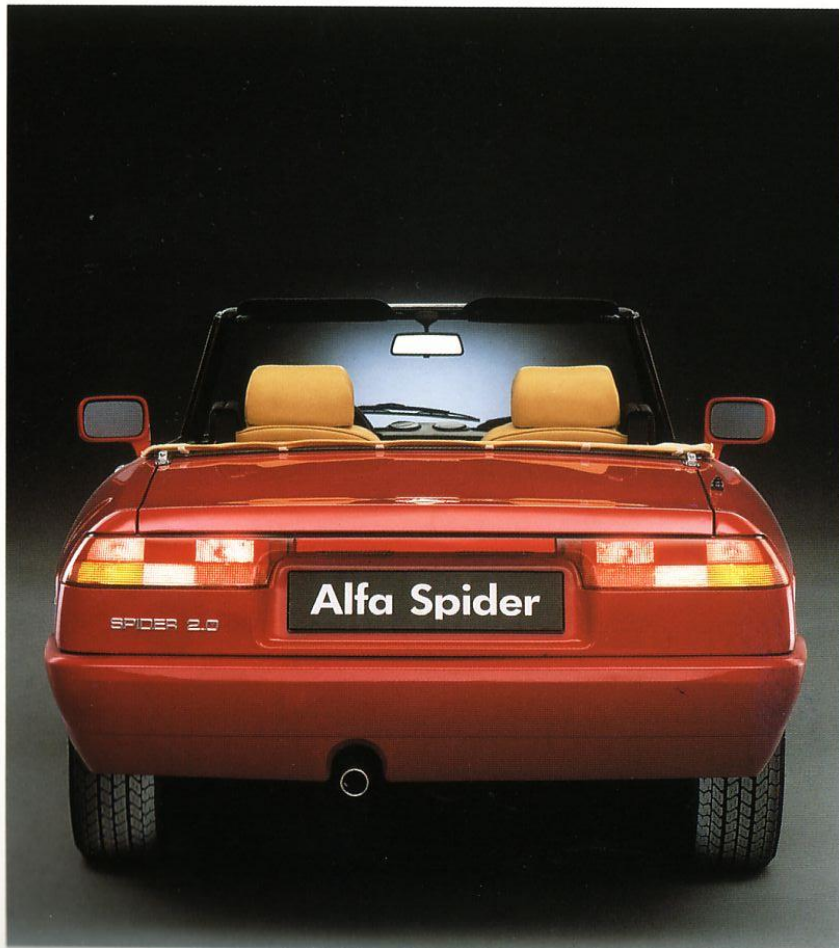
Il terzo e ultimo aggiornamento avviene nell'aprile 1990. Il nuovo Spider è stato presentato al Salone dell'Automobile di Torino.

Gli interventi riguardano in modo particolare il posteriore caratterizzato dai gruppi ottici a sviluppo orizzontale, tipici delle Alfa Romeo degli anni Novanta.



Anche il frontale, riceve una benefica ventata di rinnovamento. Lo scudo Alfa, assai stilizzato, è ricavato da una presa d'aria nel paracolpi. Nelle pagine successive altre due vedute dell'ultima serie dello Spider.





tissimo scudetto (un semplice foro triangolare) semioccultato dal classico marchio del Biscione decisamente sproporzionato. In presenza di questo miscuglio stilistico – peraltro non tanto arbitrario da ferire l'occhio – i tocchi decisamente *rétro* rappresentati dai proiettori circolari tipo anni '60 profondamente incassati nei parafranghi e dalla posizione asimmetrica della targa anteriore offrono forse le uniche note autentiche nella vista anteriore della vettura.

Nella vista laterale la validità formale del disegno originale di Pininfarina, fortunatamente poco inquinato dai ritocchi succedutisi nel tempo (anzi, l'abolizione delle minigonne posticce delle precedenti versioni ne ha ripristinata l'unitarietà sostanziale), si rivela in tutta la sua efficacia. Sotto questa angolazione lo Spider è tuttora una vettura di esemplare eleganza neppure troppo datata, alla quale contribuiscono sia il puro taglio lineare che ne definisce il bordo superiore a capote aperta – felicemente salvaguardato anche dall'assenza di un roll-bar, elemento posticcio sempre negativo sotto l'aspetto stilistico – sia la stessa profonda e antitradizionale scalfatura longitudinale, ancor oggi connotato di una personalità che potrebbe definirsi provocatoria. Cronologicamente inquadrato da elementi giustamente preservati nei restyling come il deflettore, la maniglia apriporta incassata in una cornice ogivale e le abbondanti cornici cromate, l'aspetto

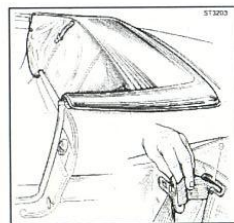
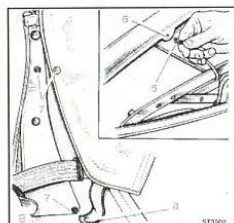
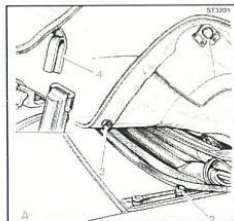
dello Spider visto di lato non è sostanzialmente alterato dal design moderno ma sobrio dei nuovi retrovisori esterni. Non altrettanto, obiettivamente, si può dire delle attuali ruote in lega, il cui ideatore non sembra essere stato consapevole dell'ineffabile *feeling* estetico trasmesso da questa vettura al contempo antica e moderna.

Il giudizio quasi incondizionatamente favorevole con cui la critica accolse nel 1990 il taglio profondamente innovativo adottato per la coda dello Spider nella sua ultima versione non può essere che condiviso. Messa di fronte a una esigenza obiettivamente inderogabile per una vettura datata quanto si vuole ma destinata a una persistente presenza sul mercato contemporaneo, quale quella di adeguare la fanaleria posteriore ai canoni moderni e di maggiorare nei limiti del possibile l'insufficiente capienza del bagagliaio (nonché di far dimenticare il troppo criticato alettone della versione precedente), gli stilisti della Pininfarina hanno lavorato con rigore e oculatezza, riuscendo, questa volta sì, a evitare le insidie del "posticcio". Forse si poteva sperare in un meno incisivo ricorso, nel disegno dei gruppi ottici, al *family feeling* delle Alfa attuali, considerata la veneranda età sostanziale del modello. Ma tant'è, visto di dietro lo Spider anni Novanta dà di sé un'impressione gradevole ed esteticamente equilibrata.



Nella vista laterale si può apprezzare l'alleggerimento degli spoiler rispetto alla terza serie. Lo Spider tradisce comunque l'età in alcuni particolari, per esempio nei deflettori laterali. I paracolpi sono sempre verniciati nel colore della carrozzeria.





La procedura di chiusura del copricapote:

- Distendere il copricapote sulla capote.

- Agganciare le asole 1 ai perni 2.

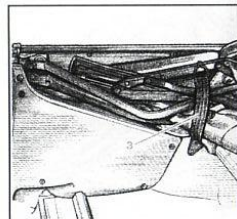
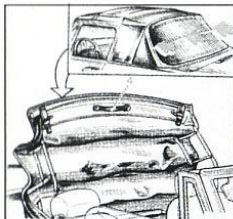
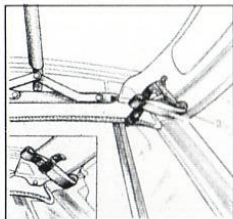
- Inserire le clips 3 del copricapote sul profilo cromato sulla scocca.

- Assicurare le forcelle 4 sulla parte anteriore al telaio della capote.

- Passare l'elastico 5 sotto l'intelaiatura della capote su entrambi i lati e agganciarlo all'occhiello 6.

- Fissare gli automatici 7 e le cinghiette 8.

- Far scorrere le cinture di sicurezza dentro le asole 9 e chiudere infine le cerniere lampo di accesso al vano bagagli supplementare che viene a formarsi sotto il copricapote.



A fianco. Veduta laterale a capote chiusa.

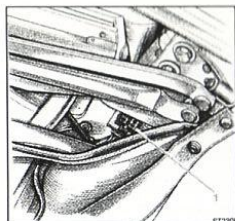
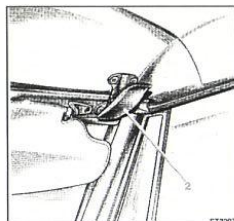
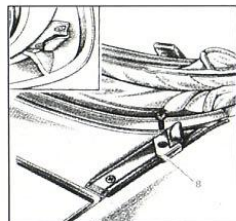
Sopra. La procedura di apertura.

Per abbassare la capote è necessario:

*- abbassare i cristalli laterali,
- sganciare le cinghiette 1 e 2 di fissaggio della capote ai coprimentanti, afferrare la maniglia 4 e abbassare la capote spingendola verso la parte posteriore della vettura, ponendo attenzione a piegare correttamente la parte trasparente, onde evitare di danneggiarla.*

- fissare la capote con le cinghie 3 poste sui fianchetti posteriori interni.





A fianco. Veduta laterale con hard-top (disponibile a richiesta).

Sopra. La procedura di montaggio.

Per montare l'hard-top è necessario:

- inserire il tettuccio 7 sui ganci 8 effettuando l'operazione in due persone per evitare danni a cose o persone,

- fissare i ganci 2, uguali a quelli della capote pieghevole,

- collegare il connettore elettrico 1 per il collegamento del lunotto termico e della lampada leggimappa, posto sotto il rivestimento in stoffa del fianchetto dietro il montante della porta sinistra.

Finora la nostra analisi esteriore si è riferita, chiaramente, all'aspetto della vettura a capote aperta: unica condizione davvero significativa, questa, per una trasformabile, alla cui validità stilistica nel caso dello Spider Alfa dà un sostanziale contributo il raffinato design del copricapote in finta-pelle, esteso inferiormente fino a occulta-

re il vano bagagli dietro i sedili (con due chiusure lampo per l'accesso al vano stesso, e due feritoie per il passaggio delle cinture di sicurezza ancorabili anche agli schienali) e, oltretutto, agevole da montare e da affrancare con specifici tiranti elastici. A capote chiusa, invece, non si può certo negare che l'armonia della linea

Nel 1992 lo Spider diventa disponibile in tre ulteriori colori. Dall'alto: il rosso Protèo, il verde inglese e il giallo ginestra. Pagina a fianco. Veduta zenitale degli interni.



complessiva dello Spider risulti abbastanza compromessa; e il fatto che il mantice oggi sia offerto anche in colore diverso dal nero non cambia sostanzialmente le cose. Comunque, è questo un discorso comune a tutte le trasformabili, la cui personalità estetica risulta valida soltanto quando, come una bella donna, mette in risalto le componenti del proprio fascino senza orpelli deturpanti (e, sotto questo aspetto, è un vero peccato che, specie nell'uso in città, spider e cabriolet finiscano per circolare quasi costantemente con l'abitacolo chiuso).

Per la trasformabile del Biscione è disponibile anche un hard top che sotto l'aspetto stilistico non migliora certo le cose. Infatti esercita la stessa compromissione estetica perpetrata dalla capote chiusa, ma in misura ancor più grave, perché a differenza del mantice in tela si presenta come un'appendice integrata della carrozzeria metallica, suggerendo una continuità visuale che si scontra con la sostanziale disarmonia dell'insieme (per di più, questo tettuccio rigido reca una goffatura trasversale della lamiera decisamente contrastante con il resto della "pelle" della vettura). Insomma, con questa appendice il bello Spider diventa una creatura anfibia di ben scarso appeal.

Recentemente la Casa costruttrice ha arricchito la gamma dello Spider con tre nuove tinte indubbiamente innovative e



La plancia non ha subito sostanziali modifiche e mantiene l'architettura rétro, per certi versi scomoda ma comunque di fascino indubbio.

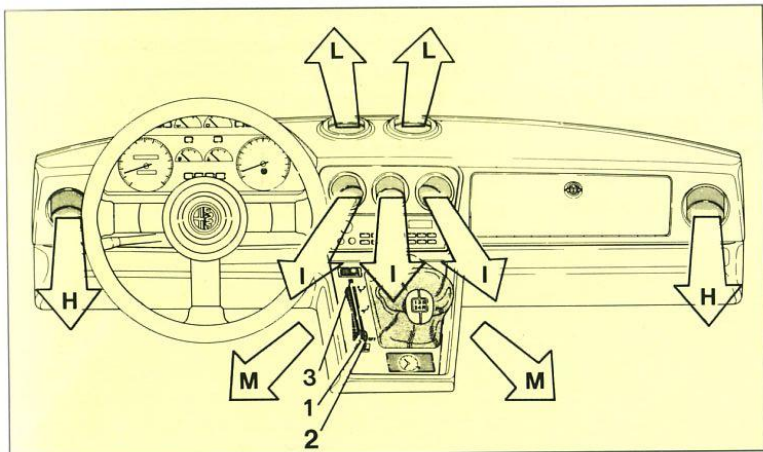
con i relativi accoppiamenti di colore per gli allestimenti interni. In alternativa al classico e celebrato rosso Alfa è oggi disponibile un più cupo rosso Protèo (lo stesso adottato per l'affascinante coupé ultraspportivo proposto in esemplare unico al Salone di Ginevra 1991) del tipo micalizzato, cioè capace di effetti cromatici cangian-

ti per l'interposizione di particelle di alluminio e mica, abbinato a rivestimenti interni in pelle di bufalo. Inoltre, la carrozzeria può essere verniciata in verde scuro, anch'esso micalizzato, o in un giallo ginestra pastello a tre strati capace probabilmente di sedurre soprattutto la clientela non italiana, offerto con interni rivestiti in pelle "pieno fiore" color beige-corda.

Anche nell'analisi estetica dell'interno ogni valutazione non può non essere subordinata alla considerazione che la versione attuale dello Spider è il risultato di una serie di successive operazioni di restyling e di aggiornamento e arricchimento funzionale: operazioni che inevitabilmente hanno compromesso in certi casi l'armonia del design originale per l'esigenza di dotare la vettura di funzioni e accessori ormai irrinunciabili. Per quanto riguarda l'interno dello Spider questa esigenza dovrà essere tenuta presente e suggerire criteri di giudizio meno "severi" che per l'aspetto esterno della vettura, considerando doverosamente che la trasformabile Alfa è nata ed è costantemente rimasta un'auto di serie, anche se non prodotta in numeri troppo grandi, e non un *cult car* per pochi patiti disposti, in nome del rigore stilistico, a privarsi anche delle più elementari comodità di un'auto moderna.

Per un modello dichiaratamente sportivo il posto di guida è evidentemente la





L'impianto di climatizzazione e disappannamento standard.

L - bocchette orientabili per disappannamento, aerazione e riscaldamento.

H - bocchette orientabili per l'aerazione dinamica.

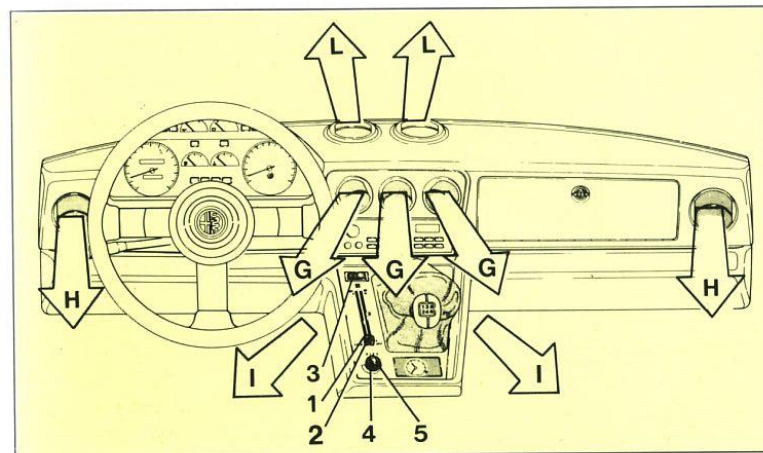
I - bocchette orientabili per l'aerazione e il riscaldamento.

M - bocchette inferiori per il riscaldamento.

1 - comando della temperatura.

2 - comando di ripartizione dell'aria.

3 - comando del ventilatore.



L'impianto di climatizzazione e disappannamento con condizionatore.

L - bocchette orientabili per disappannamento.

H - bocchette orientabili per l'aerazione dinamica.

I - bocchette inferiori per l'aerazione e il riscaldamento.

G - bocchette orientabili per l'aria condizionata.

1 - comando della temperatura.

2 - comando di ripartizione dell'aria.

3 - comando del ventilatore.

4 - comando dell'aria condizionata.

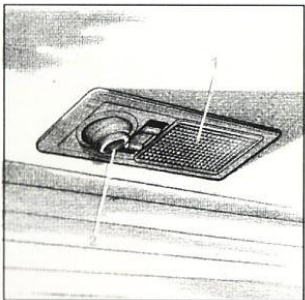
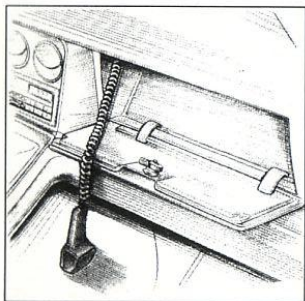
La selleria è disponibile in due colori (vedi pag. 71).

Sotto. Nel vano portaoggetti è collocata una lampada leggimappa estraibile.

In basso. La plafoniera a due luci dell'hard-top.

parte più significativa ed è perciò logico cominciare da questa la nostra analisi. La strumentazione, efficacemente raccolta in un quadro ovoidale dal profilo nettamente pronunciato per il quale il designer ha avuto la mano felice e che caratterizza fortemente la vettura, si presenta con una grafica nitida, leggibile e di gusto abba-

stanza classico, senza colorazioni smaccatamente "sportive" care ad altri costruttori (rosso, arancione, fondo bianco), che nel caso dello Spider marchiato Pininfarina contrasterebbero con il sostanziale buon gusto dell'insieme. Sotto l'aspetto funzionale il quadro strumenti è completo, dato che oltre a contagiri, tachimetro, contachi-



lometri parziale/totale e indicatore del livello benzina comprende termometro del liquido di raffreddamento, manometro dell'olio e voltmetro (mancherebbe solo il termometro dell'olio, peraltro superfluo considerata la natura non propriamente esasperata del propulsore). Anche le spie - complessivamente 13 - sono sufficienti al costante controllo delle varie funzioni della vettura, ma il fatto che siano sparpagliate nei più diversi angoli morti del quadro strumenti non giova alla linearità dell'insieme.

L'intera parte superiore della plancia, nella quale la nicchia del quadro strumenti è incastonata con effetto visivo piacevole, presenta un design lineare e un'impostazione generale di gusto decisamente *rétro*, con la conformazione rigorosamente rettangolare dello sportello che protegge, sulla destra, il ripostiglio purtroppo così angusto, e soprattutto con le sette bocchette orientabili del sistema di climatizzazione, di cui le due centrali più grandi avrebbero potuto essere tranquillamente sostituite con semplici feritoie fisse, dal momento che servono esclusivamente per lo sbrinamento del parabrezza. La targhetta centrale con il logo di Pininfarina è un graficante complemento dell'insieme.

Il volante, a tre razze in metallo brunito e con la corona rivestita in fintapelle, è sobrio nel *look* ed esente anch'esso da esasperazioni sportiveggianti; potrebbe es-

sere più elegante, obiettivamente, specie nel disegno del pulsante centrale nel quale è difficile intuire il significato stilistico dei tre cerchi concentrici che incorniciano lo stemma smaltato del Biscione.

Alla linearità elegante e sobria della plancia sottolineata dall'efficace contrasto con la fascia inferiore rivestita in fintapel-

Dietro ai sedili un piccolo strapuntino consente di trasportare qualche bagaglio di ridotte dimensioni.



le, che ospita due mini-vaschette portaoggetti puramente decorative (possono accogliere al massimo un paio di matite), si contrappone il design alquanto movimentato ed eterogeneo del mobiletto centrale. Questo elemento dell'arredo è costituito da un modulo superiore quasi verticale – che ospita i comandi del climatizzatore, l'orologio analogico in posizione alquanto difficile da consultare e, incastonata in una nicchia rettangolare, la leva corta del cambio protetta da una cuffia – e da un secondo modulo orizzontale appoggiato al tunnel, incorniciato, a differenza del primo, da un rivestimento in fintapelle e deputato ad accogliere i comandi elettrici secondari, il posacenere, l'accendisigari e il comando per la regolazione elettrica dei retrovisori esterni. È, questa, una parte stilisticamente poco convincente dello Spider, nella quale ha lasciato la propria traccia il succedersi degli interventi di aggiornamento attuati nel tempo dal costruttore.

Il disegno dei sedili dello Spider rappresenta il risultato di una equilibrata commisurazione fra le opposte esigenze dell'eleganza formale e della funzionalità (elevata avvolgenza) imposta dalla caratterizzazione sportiva della vettura. L'armonia estetica dell'insieme non è compromessa dall'accostamento fra le zone centrali del cuscino di seduta e dello schienale, fortemente segnate da una segmentazione trasversale, e le rispettive fasce late-

rali di contenimento, rigonfie e lisce come i soprastanti appoggiatesta orientabili.

Gli stessi moduli stilistici si ritrovano accostati anche nei pannelli laterali, che nella parte inferiore ospitano sacrificate tasche rigide dall'accesso problematico.

Note di sapore decisamente *rétro* sono offerte dalle maniglie apriporta a tre posizioni, alle quali è affidato anche il compito di bloccare le portiere dall'interno, come su tutte le auto degli anni Sessanta, e dalle leve per l'apertura del bagagliaio e dello sportello che protegge il bocchettone di rifornimento carburante, incastonate nella fiancata posteriore del vano porta sinistro.

Nella definizione dei rivestimenti interni dello Spider l'impiego della fintapelle – esteso, oltreché ai sedili (con fascia centrale scamosciata), anche ai pannelli porta – è stato sapientemente alternato dal designer di Pininfarina a quello di una gradevole moquette a grana media, che oltre alla metà inferiore dell'intero abitacolo fascia anche pianale e pareti del bagagliaio.

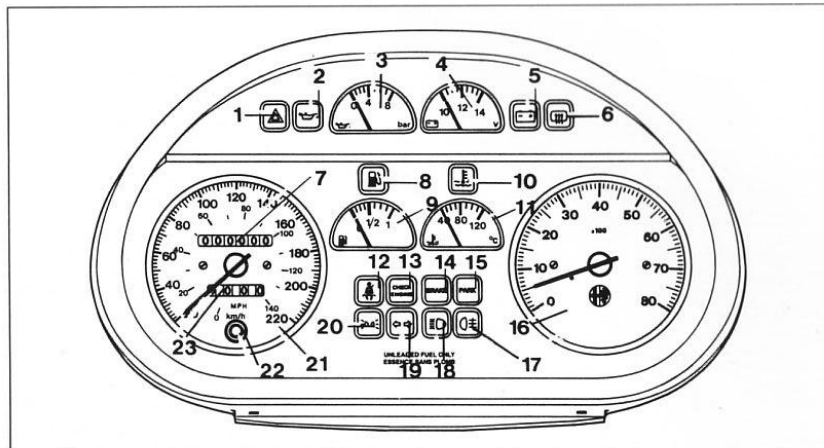
Un'ultima annotazione di ordine estetico può riguardare il vano motore, che pur esente, comprensibilmente, da certe sofisticazioni di design che su alcune delle automobili più recenti si scoprono estese anche a questa zona nascosta, trae un suo innegabile fascino visivo dall'imponenza dello storico quattro cilindri Alfa, inconfondibilmente caratterizzato dal copercchio quadrangolare delle punterie.

| DOTAZIONI | Spider 1.6 | Spider 2.0 |
|---|------------|------------|
| Paraurti color vettura | ● | ● |
| Coprilongheroni color vettura | ● | ● |
| Ruote in lega | ○ | ● |
| Vernice metallizzata | ○ | ○ |
| Vetri atermici azzurrati | ● | ● |
| 2 retrovisori esterni, color vettura, a comando elettrico | ● | ● |
| 2 fari circolari allo iodio | ● | ● |
| Faro retronebbia | ● | ● |
| Tetto rigido, color vettura | ○ | ○ |
| Tappeto pavimento in velour | ● | ● |
| Sedili rivestiti in texalfa | ● | ● |
| Sedili rivestiti in pelle con rinforzi in texalfa | — | ○ |
| Appoggiatesta anteriori regolabili in altezza | ● | ● |
| Cinture di sicurezza anteriori con arrotolatore | ● | ● |
| Alzacristalli elettrici | — | ● |
| Volante con corona in pelle | — | ○ |
| Accendisigari illuminato | ● | ● |
| Voltmetro | ● | ● |
| Predisposizione impianto radio con antenna elettrica e 2 altoparlanti | ● | ● |
| Contagiri | ● | ● |
| Orologio analogico | ● | ● |
| Ventilatore a 2 velocità | ● | ● |
| Manometro olio | ● | ● |
| Luce vano motore | ● | ● |
| Luce vano bagagliaio | ● | ● |
| Tergicristallo a 2 velocità e intermittenza | ● | ● |
| Servosterzo | — | ● |

● = serie ○ = opzionale — = non previsto

Comandi

- 1 - Bocchette di aerazione.
- 2 - Avvisatore acustico.
- 3 - Bocchette sbrinamento parabrezza.
- 4 - Vano portaoggetti.
- 5 - Leva del cambio.
- 6 - Orologio.
- 7 - Quadro interruttori.
- 8 - Posacenere.
- 9 - Accendisigari.
- 10 - Comando regolazione elettrica specchietti retrovisori esterni.
- 11 - Comandi climatizzazione.
- 12 - Interruttore ventilatore della climatizzazione.
- 13 - Reostato illuminazione quadro.
- 14 - Leva di comando lava/tergicristallo.
- 15 - Blocchetto accensione/bloccasterzo.
- 16 - Scatola fusibili.
- 17 - Leva di apertura del cofano bagagli.
- 18 - Leva di comando dei fari.
- 19 - Leva di comando indicatori di direzione.



- | | |
|--|--|
| 1 - Spia luci di emergenza. | 12 - Spia cinture di sicurezza |
| 2 - Spia minima pressione olio motore | 13 - Check engine |
| 3 - Manometro olio | 14 - Spia minimo livello liquido freni |
| 4 - Voltmetro | 15 - Spia freno a mano inserito |
| 5 - Spia alternatore | 16 - Contagiri elettronico |
| 6 - Spia inserimento lunotto termico (solo per modelli con hard-top) | 17 - Spia luce retronebbia |
| 7 - Contachilometri totalizzatore | 18 - Spia fari abbaglianti |
| 8 - Spia riserva carburante | 19 - Spia luci di direzione |
| 9 - Indicatore livello carburante | 20 - Spia luci di posizione |
| 10 - Spia massima temperatura liquido di raffreddamento | 21 - Tachimetro |
| 11 - Termometro liquido di raffreddamento | 22 - Azzeratore contachilometri parziale |
| | 23 - Contachilometri parziale |

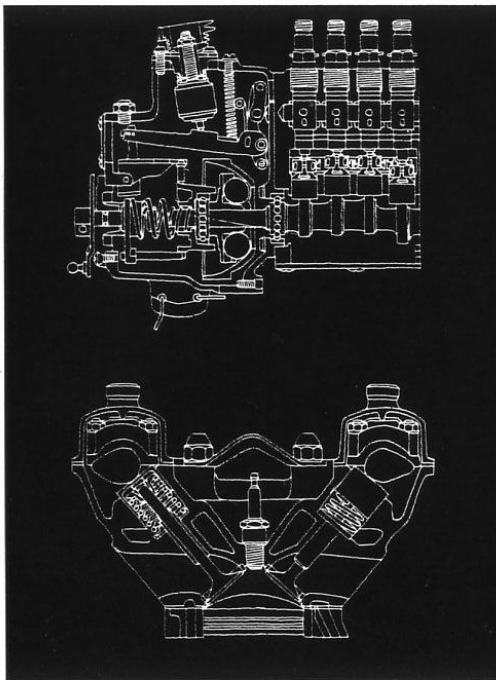


Lo Spider Alfa Romeo adotta un motore quattro cilindri in linea di 1962 cc (alesaggio 84 mm, corsa 88.5 mm, rapporto di compressione 10:1), disposto anteriormente in posizione longitudinale, con monoblocco e testa cilindri in lega leggera, camicie umide amovibili, albero motore su 5 cuscinetti.

Questo propulsore dispone di una potenza massima di 120 CV-DIN (86 kW-CEE), equivalente a una potenza specifica di 61.16 CV/litro (43,83 kW/litro), raggiunta al regime di 5800 giri/minuto. La coppia massima, pari a 16.4 kgm-DIN (157 Nm-CEE), è disponibile al regime di 4.200 giri/minuto.

La potenza fiscale in Italia è di 20 CV.

L'impianto di alimentazione, a iniezione multi-point, è gestito elettronicamente da un sistema Bosch Motronic (tipo ML 4.1), che controlla anche l'accensione di tipo statico, la sonda Lambda integrata all'impianto di catalizzazione a tre vie e il sistema di ricircolo dei vapori di benzina di cui è dotato il serbatoio carburante.



Inizialmente lo Spider ultima serie era disponibile in due diverse motorizzazioni da 1.6 e 2.0 litri. A partire dal 1993, in ottemperanza alle norme antinquinamento che prevedono la marmitta catalitica e di conseguenza l'iniezione, è disponibile solo il 2 litri. A fianco. Sezione longitudinale del motore 2 litri e sezione trasversale della testata.

Sotto. Schema del nuovo sistema di iniezione.

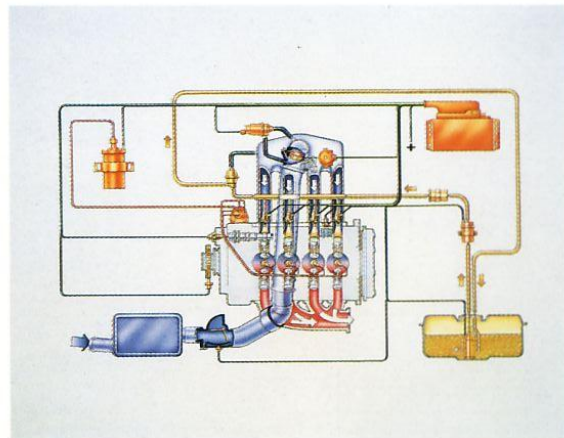
A fianco. Sezione longitudinale del cambio a 5 velocità.

1. Albero in presa diretta. 2. Ingranaggio 4^a velocità sull'albero in presa diretta. 3. Forcella comando 3^a e 4^a velocità. 4. Ingranaggio condotto 3^a velocità. 5. Ingranaggio condotto 2^a velocità. 6. Aste di comando. 7. In-

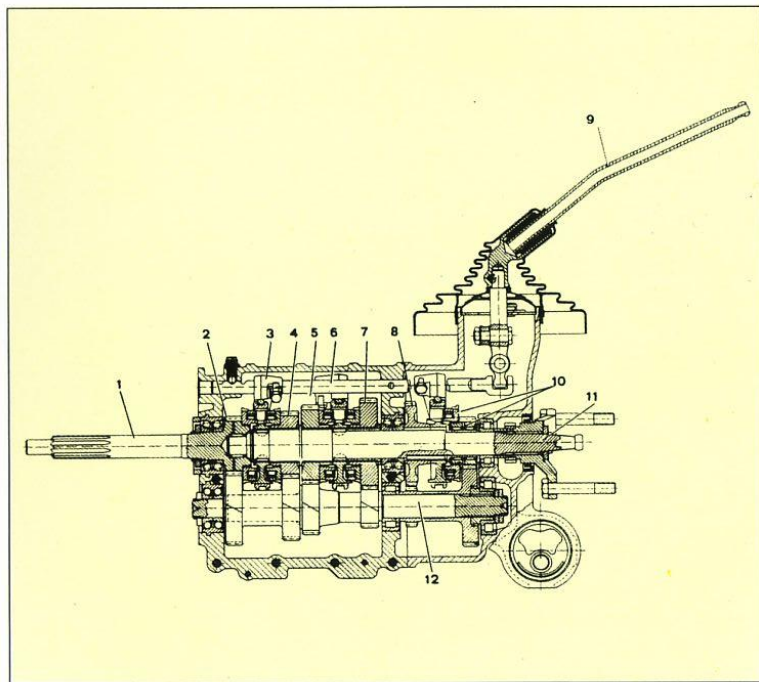
La distribuzione, a due valvole per cilindro angolate di 80°, dispone di due alberi a camme in testa azionati mediante catena ed è integrata da un dispositivo variatore di fase, controllato dalla stessa centralina del sistema Motronic, che adegua il funzionamento del motore alle differenti condizioni di carico modificando la posizione

angolare dell'albero a camme di aspirazione. Questo dispositivo consente di adottare alternativamente due distinte leggi di funzionamento della distribuzione caratterizzate da differenti "incroci" delle valvole di aspirazione e di scarico.

Il cambio, a cinque marce sincronizzate e retromarcia, con presa diretta sulla 4^a e



granaggio condotto 1^a velocità. 8. ingranaggio condotto RM. 9. Asta cambio. 10. Ingranaggio condotto 5^a velocità. 11. Albero primario. 12. Albero secondario.

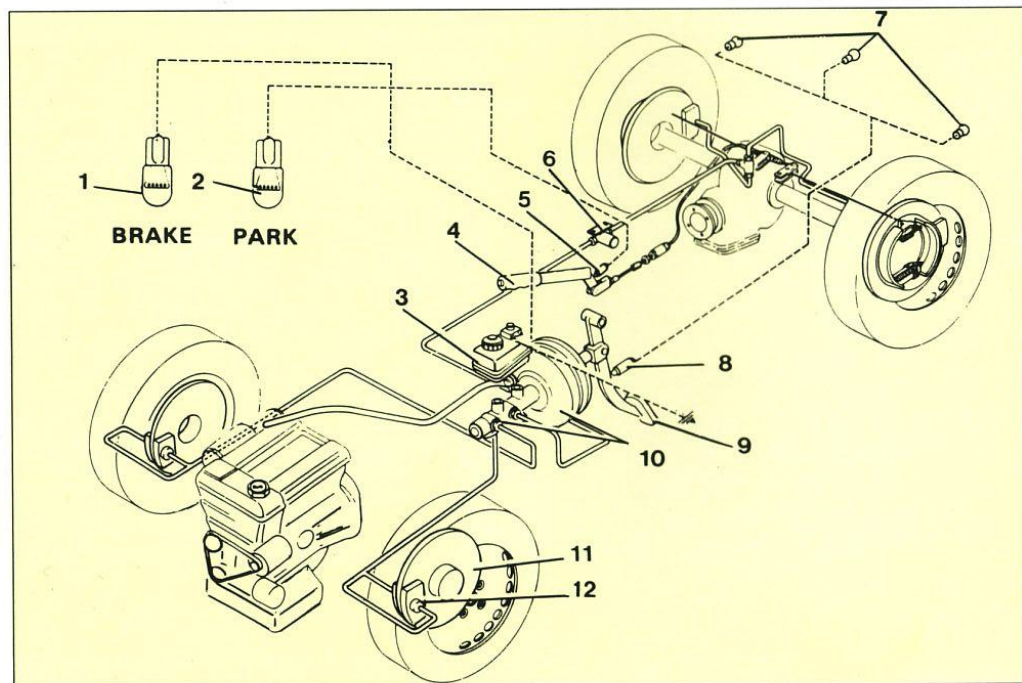


5ª surmoltiplicata, adotta i seguenti rapporti: 1ª marcia, 3.304 : 1; 2ª marcia, 1.988 : 1; 3ª marcia, 1.355 : 1; 4ª marcia, 1.000 : 1; 5ª marcia, 0.791 : 1; retromarcia, 3.010 : 1.

La coppia di riduzione finale dello Spider, che adotta la trazione posteriore con differenziale di tipo epicicloidale, è espressa dal rapporto 10/41 (4.100 : 1).

Per il mercato nordamericano è disponibile una versione dello Spider con cambio automatico a tre rapporti (demoltiplicazioni: 1° rapporto, 2.480 : 1; 2° rapporto, 1.480 : 1; 3° rapporto, 1.000 : 1; retromarcia, 2.090 : 1) e differenziale autobloccante.

La frizione è del tipo monodisco a secco. Le ruote, con cerchi 6J x 15", montano



L'impianto frenante.

1. Spia minimo livello liquido freni.
2. Spia inserimento freno a mano.
3. Serbatoio liquido freni.
4. Leva freno a mano.
5. Interruttore spia freno a mano.
6. Valvola regolatrice di frenata.
7. Lampadine stop.
8. Interruttore luci stop.
9. Pedale freno.
10. Pompa freni con servofreno.
11. Disco anteriore.
12. Pattini.

Schema dell'avantreno con in evidenza la sospensione e lo sterzo con idroguida.

pneumatici della misura 195/60 R 15.

L'impianto sterzante, servoassistito, è del tipo a vite senza fine e rullo globoidale, con diametro di sterzata fra marciapiedi pari a 10.7 m.

Il sistema frenante, con due circuiti idraulici separati per le ruote anteriori e quelle posteriori e valvola regolatrice sul

retrotreno, adotta dischi con diametro di 272 mm anteriormente e di 267 mm posteriormente. Il freno a mano, di tipo meccanico, agisce sulle ruote posteriori.

La sospensione anteriore è a ruote indipendenti, con bracci triangolari trasversali inferiori e bracci semplici superiori, barre di reazione oblique, molle elicoidali, barra stabilizzatrice trasversale, ammortizzatori telescopici. Quella posteriore è ad assale rigido con puntoni longitudinali, ancoraggi trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice trasversale, ammortizzatori telescopici.

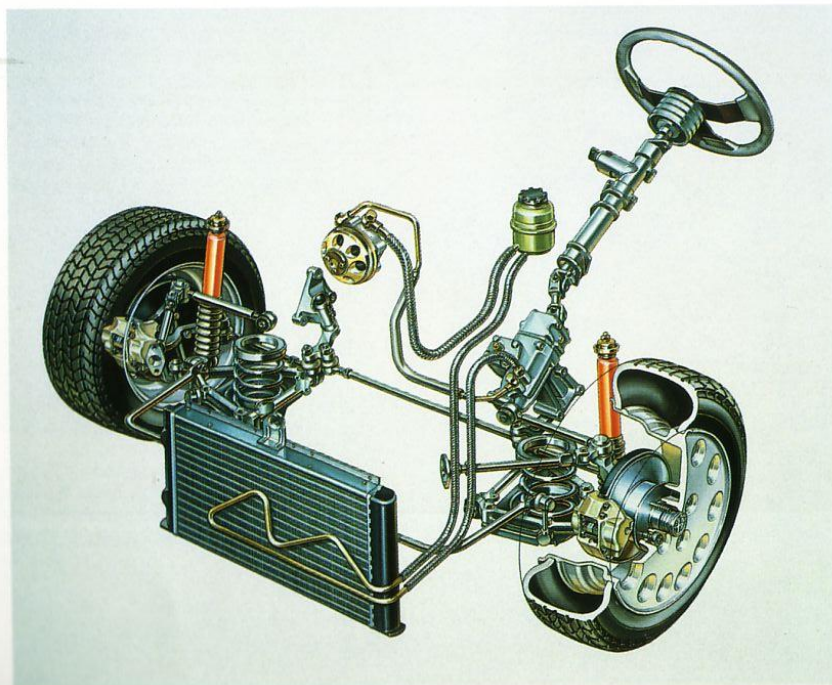
L'impianto elettrico dispone di una batteria da 60 ampère-ora, alimentata da un alternatore da 70 ampère.

La velocità massima dello Spider, raggiunta in 5ª marcia, è indicata dalla Casa costruttrice in 190 km/h; quella al regime di 1.000 giri/minuto, sempre in 5ª marcia, è di 35,01 km/h.

I dati di accelerazione - con due persone e 20 kg di bagaglio a bordo - sono, sempre secondo il costruttore: da 0 a 100 km/h, 10.4 secondi; sul chilometro con partenza da fermo, 32.0 secondi.

I dati normalizzati di consumo (normativa CEE): alla velocità costante di 90 km/h, 6.6 l/100 km; alla velocità costante di 120 km/h, 8.7 l/100 km; nel ciclo urbano, 10.6 l/100 km.

La carrozzeria dello Spider, a due porte, due posti, è a scocca portante. Queste le



dimensioni significative: lunghezza fuori tutto, 4.26 m; larghezza, 1.63 m; altezza massima, 1.29 m; carreggiata anteriore, 1.33 m; carreggiata posteriore, 1.28 m; passo, 2.25 m; sbalzo anteriore, 0.99 m; sbalzo posteriore, 1.01 m; altezza minima da terra, 0.12 m.

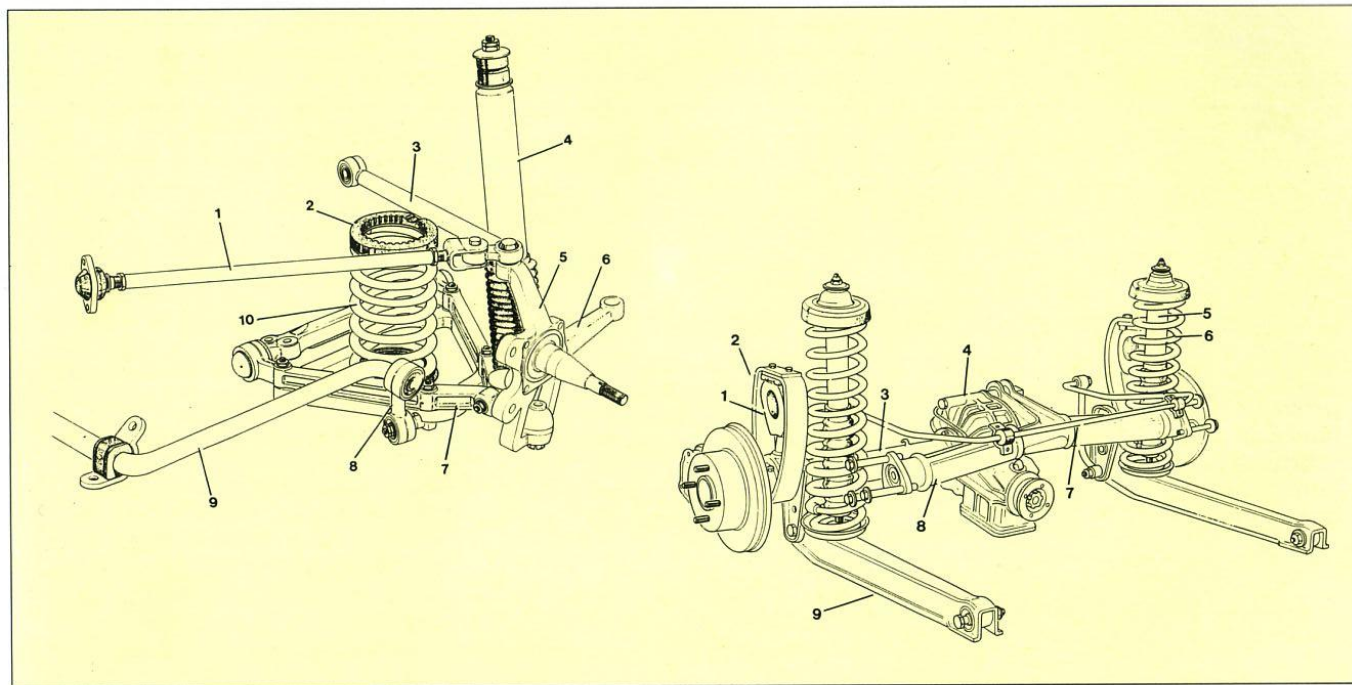
Il bagagliaio ha una capacità di 300 dm³,

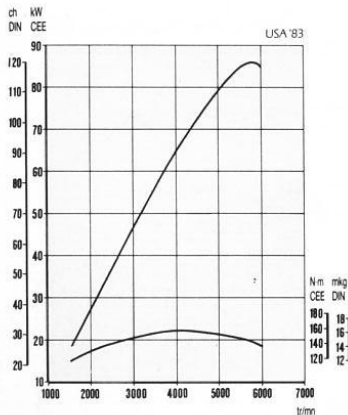
ai quali vanno aggiunti i 200 dm³ disponibili all'interno dell'abitacolo, dietro i sedili.

Il serbatoio carburante ha una capacità di 46 litri, di cui 6 ÷ 7 di riserva.

Il peso in ordine di marcia (con pieno di carburante, senza hard top) è di 1.110 kg. Quello massimo rimorchiabile, di 800 kg.

Le sospensioni. A sinistra quella anteriore, a destra quella posteriore.





MOTORE

Disposizione: anteriore longitudinale

Materiali: lega leggera

Cilindri: 4 in linea

Alesaggio e corsa: 84 x 88.5 mm

Cilindrata: 1962 cc

Rapporto di compressione: 10:1

Potenza massima: 86 kW (120 CV) a 5800 giri/min

Coppia massima: 157 Nm (16.4 kgm) a 4200 giri/min

Distribuzione: doppio albero a camme in testa, 2 valvole per cilindro, variatore di fase

Iniezione e accensione: integrate tipo Bosch Motronic ML 4.1

Lubrificazione: forzata con pompa a ingranaggi

Raffreddamento: a liquido, forzato con pompa a circuito pressurizzato

Dispositivi anti-inquinamento: convertitore catalitico a 3 vie e sonda Lambda

TRASMISSIONE

Trazione: posteriore

Frizione: monodisco a secco, molla a diaframma

Cambio: meccanico a 5 marce + RM; in alternativa su alcuni mercati, automatico a 3 velocità + RM

Rapporti al cambio: manuale, I = 3.304, II = 1.988, III = 1.355, IV = 1.000, V = 0.791, RM = 3.010; automatico, I = 2.480, II = 1.480, III = 1.000, RM = 2.090

Coppia conica: manuale, 4.100; automatico, 3.600

Differenziale: autobloccante

CORPO VETTURA

Tipo: spider 2 porte, 2 posti

Telaio: struttura autoportante

Sospensioni anteriori: ruote indipendenti, quadrilateri inferiori trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice

Sospensioni posteriori: ponte rigido, puntoni longitudinali, ancoraggi trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice

Sterzo: a vite senza fine e rullo globoidale, Ø di sterzata 10.7 m

Freni: a disco Ø 272/267 mm, doppio circuito incrociato, servofreno e correttore di frenata posteriore

Cerchi: 6J x 15

Pneumatici: 195/60 R 15

DIMENSIONI E PESI

Lunghezza: 4258 mm

Larghezza: 1630 mm

Altezza: 1290 mm

Passo: 2250 mm

Carreggiata anteriore e posteriore: 1324/1274 mm

Massa veicolo in ordine di marcia: 1110 kg

Capacità serbatoio carburante: 46 lt.

Capacità bagagliaio: 300 dm³

PRESTAZIONI

Velocità massima: 190 km/h

Accelerazione da 0 a 100 km/h: 10.4 sec.

Chilometro con partenza da fermo: 32.0 sec.

Ripresa (in V marcia da 80 a 120 km/h): 25.1 sec.

Velocità a 1000 giri (in V marcia): 35.0 km/h

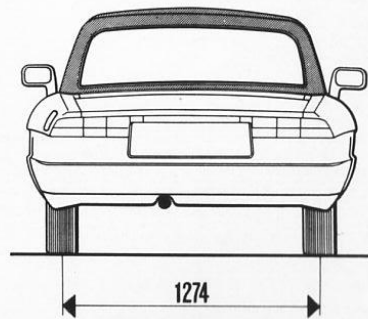
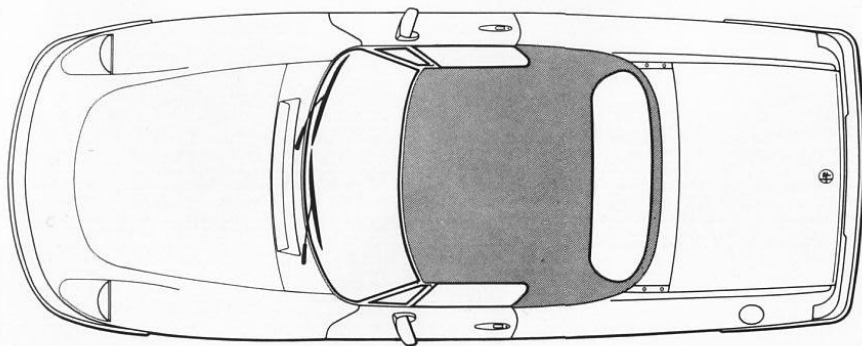
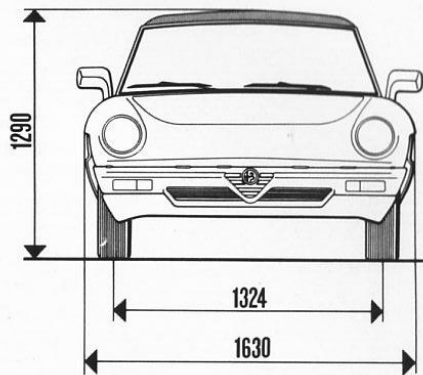
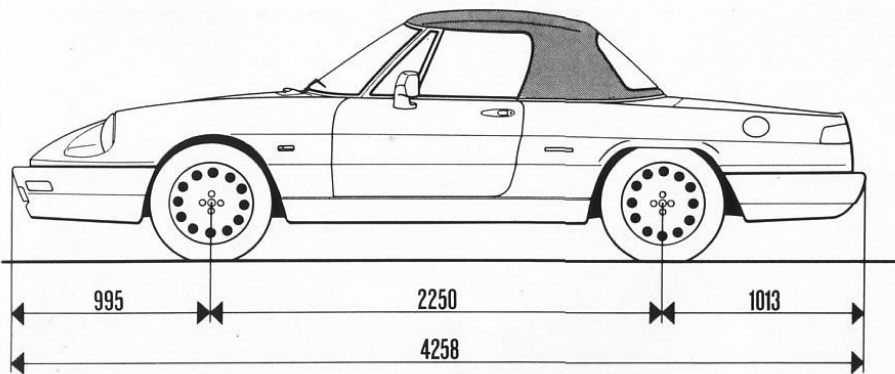
Frenata (spazio d'arresto a 140 km/h): 75.6 m

Consumi a 90/120/Ciclo Urbano: 6.6/8.7/10.6 lt/100 km

Rumorosità (120 km/h): 79.1 Db

Potenza specifica: 61.1 CV/lt

Rapporto peso/potenza: 9.25 kg/CV





IMPRESSIONI DI GUIDA

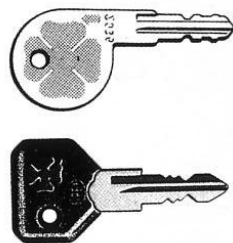
Le stesse considerazioni già svolte come premessa all'analisi stilistica dello Spider debbono essere tenute necessariamente presenti nella valutazione del comportamento su strada della vettura. Il fatto che essa sia il frutto di una serie di aggiornamenti e migliorie apportati a una struttura e a una meccanica di base concepite in un'epoca ormai molto lontana fa sì che, a seconda dello specifico aspetto in esame, lo Spider appaia a volta a volta come una vettura discretamente aggiornata ai dettami della tecnica moderna, oppure come una veterana inesorabilmente datata. Queste constatazioni, a loro volta, possono avere valenze positive o negative a seconda delle personali inclinazioni di chi le formula: nel senso che gli elementi di "modernità" possono apparire gradevoli all'utente che bada al sodo ma scandalizzare un purista dell'automobile d'epoca, e quelli di "vetustà" suscitare nelle due ipotetiche categorie di osservatori valutazioni specularmente opposte. Alla luce di queste considerazioni il criterio di giudizio più op-

portuno sembra dunque essere quello fondato su analisi obiettive e, per così dire, neutrali.

Sedendosi per la prima volta al posto di guida, la sensazione immediata è nettamente positiva, se si è entrati nell'ordine d'idee - che dovrà essere tenuto costantemente presente - che si è a bordo di una vera sportiva (un aggettivo, questo, troppo spesso attribuito a vetture tutt'altro che tali) nella quale sia la disponibilità di spazio interno sia la sua distribuzione sono subordinate alla compatibilità con una formula assolutamente speciale ma indubbiamente ricca di fascino.

Constatata la conformazione anatomicamente molto accurata dei sedili e la loro capacità di accogliere confortevolmente la persona, senza vuoti d'appoggio suscettibili di determinare affaticamento nei viaggi di durata impegnativa, ci si accorge subito che la loro funzionalità comprende anche una elevata capacità di contenimento laterale, grazie alla forma avvolgente sia del cuscino di seduta sia dello schiena-

Lo spider, in generale, è un tipo di automobile concepito per il piacere della guida. Non necessariamente questo tipo di piacere deve essere legato a prestazioni eccezionali. L'Alfa Romeo Spider raggiunge i 190 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 10,4 sec.



La vita dello Spider è nella natura, a macchina scoperta. Accanto a un mare azzurro, cosa ci può essere di più bello di un'Alfa Romeo Spider rossa?

le: un pregio, questo, che potrà essere apprezzato appieno nella guida impegnata su tracciato misto, la forma d'impiego ideale per questa sportiva maneggevole e spigliata. Le possibilità di regolazione dei sedili sono limitate alla posizione longitudinale, che presenta un'escursione sufficiente a mettere a suo agio anche un pilota di statura superiore alla normale, e all'inclinazione dello schienale. Non è possibile variarne l'altezza: una limitazione, peraltro, scarsamente influente, perché sollevando anche di poco il cuscino di seduta qualunque persona non di bassa statura urterebbe con il capo le centine della capote. Piuttosto, si può rilevare la mancanza di un dispositivo per la regolazione dell'appoggio nella regione lombare, che sarebbe sicuramente apprezzato da qualche guidatore di gusti giovanili ma già un pò in là con gli anni e perciò con possibili problemi di mal di schiena.

Il piantone dello sterzo non è regolabile né assialmente né nell'inclinazione: una lacuna che limita le possibilità di adattamento al proprio stile di guida, e che si avverte poco soltanto perché l'impostazione generale del posto di pilotaggio è comunque fondamentalmente corretta, come su tutte le Alfa Romeo.

La visibilità anteriore non è particolarmente esaltante sullo Spider, sia per la deportanza del cofano che sottrae al guidatore punti di riferimento sicuro circa





È un'automobile concepita principalmente per il tempo libero.



l'ingombro della vettura, sia perché arretrando a fine corsa il sedile o adottando un'inclinazione accentuata per lo schienale il campo visivo viene limitato dalla cornice del parabrezza. Quanto alla visibilità laterale e a quella posteriore, la loro valutazione cambia radicalmente a seconda che la capote sia aperta o chiusa. Nel primo caso evidentemente non ci sono problemi di sorta. Se si viaggia al coperto, invece, si avvertono subito le accentuate limitazioni sia della visibilità laterale, derivante dall'altezza ridotta dei finestrini e dalla posizione infossata dei sedili, sia di quella posteriore, originata dalle limitate dimensioni e dalla non perfetta trasparenza del lunotto in vinile. A queste limitazioni consentite di porre parzialmente rimedio l'ampio campo visivo dei due retrovisori esterni a regolazione elettrica, il cui orientamento dovrà essere accuratamente regolato in modo da coprire gli "angoli morti" delle due visuali, in questo caso particolarmente estesi. Da rilevare, infine, che l'hard top opzionale è dotato di lunotto termico, il che compensa in parte le limitazioni di visibilità posteriore dello Spider nella stagione invernale (sempreché si voglia far uso di un accessorio generalmente invisibile ai puristi dell'auto trasformabile).

Il quadro strumenti è posizionato correttamente, sicché il pilota lo ha costantemente d'occhio quale che sia la sua impostazione di guida; grafica nitida e buona illumi-







Il fascino dello Spider in configurazione "aperta" è indiscutibile. La penalizzazione in termini di comfort, considerate anche le prestazioni "docili", è più che accettabile.

Lo spider, nell'interpretazione Alfa Romeo, non è più una seconda automobile ma consente all'occorrenza rapidi e confortevoli spostamenti per due persone.

nazione notturna (regolabile con reostato) ne permettono sempre la consultazione immediata. Le spie, per quanto impaginate secondo uno schema esteticamente criticabile, presentano un pregio apprezzabile da un guidatore presbite: quelle che con la loro accensione segnalano situazioni d'emergenza importanti si trovano si-



stematicamente a fianco del relativo strumento misuratore e la loro funzione risulta quindi intuitiva anche a chi abbia qualche difficoltà a decifrare il relativo simbolo grafico.

I comandi secondari si prestano a valutazioni decisamente discordanti. Quelli relativi alla fanaleria principale e al tergilava-

crystallo, affidati alle due astine sotto il volante secondo il classico schema Alfa Romeo, consentono un azionamento intuitivo e l'apprendimento delle relative funzioni non è certo impegnativo e complicato come sui più recenti modelli della Casa (leggi 155) per i quali è stato criticabilmente preso a prestito un macchinoso sistema di origine Fiat. Pollice verso, invece, per gli altri comandi secondari ubicati alla base del mobiletto centrale e affidati a sei coppie di doppi pulsanti (l'inferiore per l'inserimento, il superiore per lo spegnimento) allineate orizzontalmente e distinguibili l'una dall'altra, se non si ha una lunga dimestichezza con lo Spider, soltanto consultandone i rispettivi simboli e dunque perdendo momentaneamente la visuale della strada. Che questa procedura sia necessaria per accendere le luci retronebbia o il lunotto termico dell'eventuale hard top, o per azionare i due alzacrystalli elettrici, passi; ma è abbastanza preoccupante che l'azzardata ricerca nella giungla dei dodici tastini s'impinga anche al momento, talvolta drammatico, di inserire i lampeggiatori d'emergenza.

A proposito di accessori elettrici, la mancanza di un sistema di chiusura centralizzata delle due portiere, per quanto spiegabile con la fedeltà all'impostazione originaria delle serrature, nella pratica rappresenta una obiettiva lacuna per l'utente d'oggi.



L'impianto di climatizzazione è semplice, per non dire rudimentale, nella sua impostazione di base espressa dai comandi per regolare la temperatura (una semplice levetta che va dal freddo al caldo) e per ripartire i flussi fra pavimento e bocchette orientabili (tre sole posizioni possibili), e alquanto complicato, invece, nel numero e nella funzione delle bocchette stesse. Il relativo ventilatore ha solo due velocità fisse di funzionamento e manca la funzione di ricircolo. In compenso la potenzialità del riscaldatore è notevole, e la si apprezza se si usa la vettura a capote aperta nelle stagioni intermedie o, più semplicemente, quando cala il sole e non si vuole interrompere il viaggio per richiudere il mantice.

Girando la chiavetta d'accensione si ha subito un primo duplice riscontro della "modernità" del mitico due litri bialbero Alfa nella sua più aggiornata versione: di segno incondizionatamente positivo quello relativo alla prontezza di risposta e alla assoluta regolarità di funzionamento fin dai primi istanti, a freddo, qualità direttamente riconducibili al sistema di gestione elettronica Bosch Motronic che modula accensione e iniezione secondo sofisticate leggi in funzione di tutti i parametri significativi; meno entusiasmante, almeno per i sacerdoti della tradizione Alfa, quello rappresentato dalla percezione del soffice rombo venuto a rimpiazzare il potente sof-

fio della vecchia alimentazione a quattro corpi di carburatore, definitivamente mandata in soffitta dalle esigenze della catalizzazione.

Già questo primo contatto statico con il due litri dello Spider ci informa di una realtà che troverà puntuale riscontro sulla strada: è un motore "domato" e senza pretese di grinta, anche se gradevolissimo e disposto ad accontentare chi al volante vuole ancora divertirsi. Del resto i suoi 120 cavalli, ben inferiori alle potenze sprigionate da altri e più sofisticati due litri Alfa Romeo, si possono considerare perfettamente in linea con il ruolo di "giocattolo di lusso" al quale può tuttora aspirare la longeva trasformabile del Biscione, ma non le permettono certo di competere con le rabbiose e superveloci sportive recentemente sfornate a iosa dalla concorrenza europea e giapponese.

Lanciato su qualche raro nastro d'asfalto risparmiato dal traffico lo Spider si rivela disposto a toccare e mantenere velocità di punta persino superiori ai 190 km/h ufficiali (il nostro cronometro ha registrato oltre 193 orari, con l'ago del tachimetro generosamente ottimista puntato sui 210); ma ben presto si realizza la modestia delle sue capacità di accelerazione, che nella realtà non superano neppure di poco i 10.4 secondi necessari, secondo il costruttore, per raggiungere da fermo i 100 km/h né i 32 secondi occorrenti per coprire il primo



chilometro di corsa. Rispetto al precedente due litri a carburatori il passo indietro è notevole (per l'accelerazione da 0 a 100 orari bastavano 8.3 secondi) e non può essere spiegato solo con la manciata di cavalli sacrificati per l'impianto di catalizzazione. Il punto è un altro: concepito all'origine per un sistema di alimentazione ben più "brutale" dell'iniezione, questo propulsore oggi può toccare i 190 orari, indispensabili per consentire allo Spider di confrontarsi ancora decentemente con l'agguerrita concorrenza, soltanto a prezzo di una rapportatura particolarmente lunga del cambio, che ne penalizza lo sprint e costringe anche il guidatore a "tirare" esageratamente le marce in accelerazione, compromettendo lo sfruttamento ottimale della coppia motrice, non certo eccelsa nonostante la presenza del classico variatore di fase Alfa Romeo.

A proposito del cambio, un'altra constatazione immediatamente suggerita dalla prova dello Spider è la necessità di assuefarsi a un modo del tutto anomalo di manovrarne la leva di comando, che sbucando fuori a metà altezza dal mobiletto centrale con un'angolazione inconsueta, quasi orizzontale, deve essere impugnata nei passaggi di marcia quasi come una spada. Gli innesti sono precisi e rapidi, anche se un pò ruvidi come in fin dei conti non guasta su una macchina così lontana dal concetto di una moderna berlina; ma il singolare

approccio manuale necessario per eseguirli resta una discutibile, e discussa, peculiarità della vettura, che comunque a qualcuno può anche apparire come una simpatica singolarità.

Un secondo aspetto abbastanza sconcertante di cui chi guida lo Spider si rende rapidamente conto è rappresentato dall'alto grado di riduzione dello sforzo al volante esercitato dal servosterzo: una caratteristica, questa, che unita al basso rapporto di demoltiplicazione del sistema sterzante finisce con l'imporre una tecnica di guida che potremmo definire incerta, fatta cioè di continue minime correzioni alla traiettoria della vettura che, per lo scarso peso e il notevole irrigidimento delle sospensioni abbastanza elementari nella propria geometria originale, si dimostra troppo sensibile alle minime asperità del fondo stradale. Come conseguenza, anche su una levigata autostrada lo Spider richiede, specie alle alte andature, una guida attenta e mai rilassata.

Sullo sconnesso le rumorosità non mancano, com'è inevitabile data l'alta rigidità globale conferita dal costruttore alla scocca aperta per scongiurare pericolose tendenze all'"imbarcata". In compenso ben raramente si avvertono rombosità originate dalla capote chiusa, che rimane sempre perfettamente tesa sulla funzionale centinata (non per nulla è necessario un notevole sforzo muscolare per aggan-

ciarne il bordo anteriore alla cornice superiore del parabrezza). A capote aperta le rumorosità aerodinamiche, del resto non troppo sgradite a chi apprezza la guida con il vento nei capelli, hanno un'intensità accettabile fin verso i 120-130 orari; al contrario, ad andature superiori viaggiare a lungo in queste condizioni richiede, obiettivamente, un buon grado di entusiasmo giovanile.

Pur superate dalle sofisticate evoluzioni della tecnica contemporanea, le non soffici sospensioni dello Spider svolgono ancora gagliardamente il proprio compito non tanto nell'attenuazione delle asperità stradali, che resta quella di una sportiva "all'antica", quanto nell'assicurare il controllo della vettura in curva: la loro affidabile capacità di tenuta consente, nella guida impegnata, di contrastare efficacemente con il volante la tendenza al sovrasterzo, del resto moderata, che lo Spider manifesta per effetto della trazione posteriore (unica Alfa a mantenerla). Ed è precisamente in queste circostanze che la sua guida si rivela gratificante e divertente.

La manovra della capote è razionale e soprattutto semplice, cosa che non si può obiettivamente dire per tutti gli spider e i cabriolet. Per scoprire la vettura è sufficiente una manciata di secondi, anche se è consigliabile spenderne qualcuno in più per evitare un'imperfetta piegatura del lunotto in vinile (l'Alfa fornisce un apposito

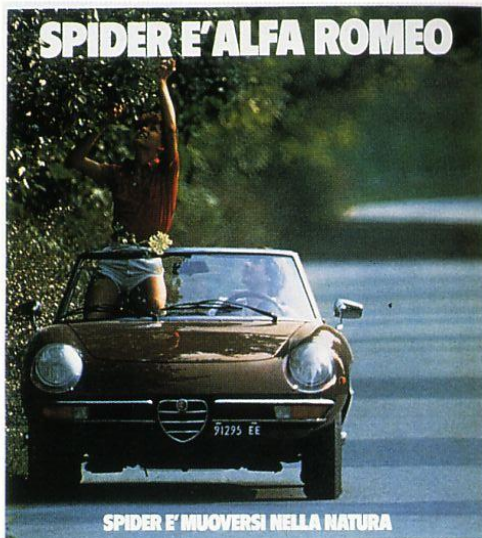
panno protettivo da inserire fra le due metà ripiegate) e per montare il copricapote, in sé non indispensabile. Altrettanto veloce ma, come si è visto, muscolarmente impegnativa la manovra inversa. Quanto all'eventuale hard top, la procedura per il suo montaggio - che richiede l'opera di due persone - è talmente complicata, lunga e impegnativa che non si può certo pensare di farne un uso occasionale nelle giornate meteorologicamente incerte: il suo impiego, di conseguenza, non può essere che stagionale.

Nel loro complesso, le impressioni ricavabili da una approfondita prova su strada dello Spider lo configurano come un *unicum* dell'attuale produzione automobilistica, che sebbene concepito in tempi lontani conserva tuttora un suo fascino tutto speciale, soltanto attenuato dagli interventi di ammodernamento che in buona parte hanno anche compensato originali elementi d'inferiorità funzionali rispetto alle vetture contemporanee. Grazie anche alla sua sostanziale validità e fruibilità, è facile prevedere che questa bella e ancora classica trasformabile gratificata dal design Pininfarina continuerà a trovare appassionati estimatori anche nel giorno ormai non troppo lontano in cui avrà dovuto cedere il passo a un nuovo, qualificato modello con il marchio del Biscione.

LA PUBBLICITÀ E LO SPIDER

Per Alfa Romeo la pubblicità è sempre stata qualcosa di più che un mezzo di promozione commerciale, ha svolto sistematicamente, soprattutto negli "anni ruggenti" compresi fra il dopoguerra e l'assorbimento nel gruppo Fiat, anche un ruolo di componente primaria dell'immagine della Casa. A questo suo compito è stata spesso subordinata la stessa efficacia immediata del messaggio, pur di ribadire la elitarità della marca: basti pensare al celebre quadro-manifesto di René Magritte degli anni Venti.

In questo ambito le campagne ideate per lo Spider sull'arco della sua lunghissima vita e rarefatte solo negli anni più recenti, quando la trasformabile del Biscione aveva ormai consolidato la propria immagine di *cult car*, rappresentano un capitolo particolarmente interessante per almeno due ragioni: anzitutto perché documentano efficacemente l'approccio psicologico verso l'automobile sportiva tipico di un'epoca in cui era ancora vissuta come un valido mezzo di affermazione del



Spider è un modo diverso e piacevole di vivere l'automobile: a diretto contatto con la natura, con l'effluvia del sole e del vento. Per fare tutto questo che non può fare con un'altra automobile. È un piacere, basta un gesto: alzata la capota ed ecco lo Spider trasformarsi in un ambiente spazioso e ventilato. Quindi il tuo Spider Alfa Romeo è a sempre aperto. Spider Alfa Romeo: 5 marce, 4 freni a disco, con modulatore

di frenata e servosterzo a depressione, alimentazione con 2 carburatori a doppio corpo. Spider 2000: potenza 121 CV DIN, velocità max oltre 190 km/h; 1 km da fermo in 10,3". Spider 1600: potenza 104 CV DIN, velocità max oltre 180 km/h; 1 km da fermo in 12,4".

Compra Alfa Romeo: difendi il lusso e la tecnologia italiana.

COIT - COILLASING
per l'acquisto con contante, rateazioni o la creazione di leasing

Alfa Romeo
tecnologia vincente. Da sempre



Avvisi pubblicitari per l'Alfa Romeo Spider.

proprio *status*; inoltre, per la carica antipatrice di alcuni messaggi "ecologici" diffusi quando ancora il mito del ritorno alla natura aveva ben poca presa nell'immaginario collettivo, specie in Italia.

Per quanto riguarda il primo di questi *leitmotiv*, è sufficiente rilevare come le più incisive fra le campagne pubblicitarie del-

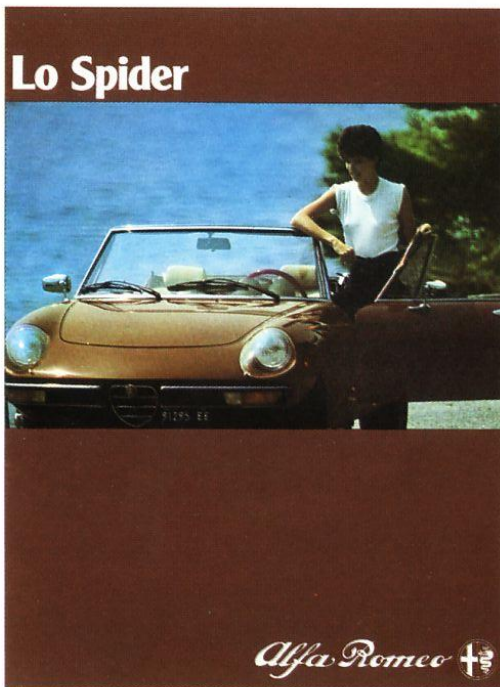
lo Spider ambientassero prevalentemente la vettura e i suoi fruitori sullo sfondo di porticcioli turistici affollati da *yachts*, di campi da golf o di scuole di equitazione e si avvalessero di *headlines* ispirate a una sportività elitaria nelle quali era ricorrente l'espressione "cavalli di razza". Con una obiettiva caduta di gusto giustificabile con

Dépliant pubblicitari per l'Alfa Romeo Spider.



i luoghi comuni ancora radicati all'epoca, una campagna degli anni Settanta affidava la promozione dello Spider a uno slogan un po' vitellonesco: "Donna e Alfa nel tuo obiettivo": in realtà un gioco di parole, trattandosi di un concorso fotografico.

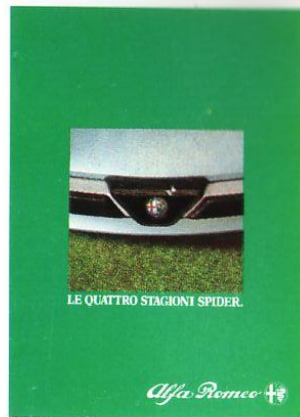
Quanto al versante per così dire ecologico, l'Alfa lo sviluppò nelle campagne



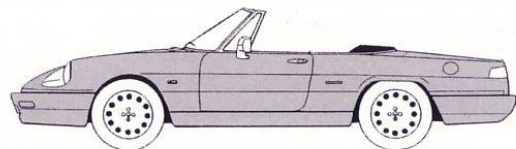
pubblicitarie dello Spider giudicandolo una valida alternativa a messaggi tipo "guida con il vento nei capelli", ritenuti scarsamente efficaci per l'automobilista nostrano notoriamente poco sensibile - a differenza di nordici *gentlemen drivers* - a simili seduzioni. Così, accanto a richiami abbastanza scontati come "Spider è vivere nello sport" e "Spider è viaggiare nel sereno", ecco i creativi Alfa proporre uno slogan come "Spider è muoversi nella natura", allineato con vent'anni di anticipo a sensibilità generalizzatesi soltanto in questo ultimo scorcio di secolo.

Fra le immagini realizzate per questa campagna resta memorabile per la sua squisita suggestività, e meritatamente celebrata negli annali della pubblicità quella della ragazza in shorts che, ritta nella vettura scoperta in corsa, coglie al volo un frutto da un albero che sporge sul ciglio della strada.

Va da sé che Alfa Romeo ha sempre valorizzato con nitide immagini *still life* - soprattutto nei raffinati *dépliants* destinati alla potenziale clientela - i non pochi particolari di alta scuola di design dello Spider firmato Pininfarina: persino quelli poi cancellati nei restylings, come le discusse calotte ogivali in plexiglas piazzate a protezione dei proiettori.



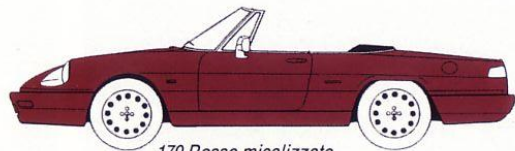
La gamma colori esterni e interni in cui è offerta l'Alfa Romeo Spider.



676 Grigio chiaro metallizzato



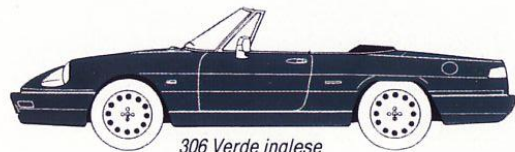
230 Bianco freddo



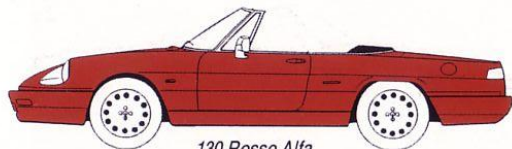
179 Rosso metallizzato



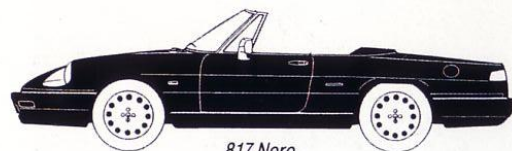
258 Giallo ginestra



306 Verde inglese



130 Rosso Alfa



817 Nero

208 Beige



255 Nero



| COLORI | INTERNI |
|--------------------------------|-----------|
| 676 Grigio chiaro metallizzato | 208 - 255 |
| 179 Rosso micalizzato | 208 - 255 |
| 306 Verde inglese | 255 |
| 817 Nero | 208 - 255 |
| 230 Bianco freddo | 208 - 255 |
| 258 Giallo ginestra | 208 |
| 130 Rosso Alfa | 208 - 255 |



*Automobilia desidera ringraziare per la preziosa
collaborazione e per il materiale iconografico
concesso l'Ufficio Stampa e il Centro
Documentazione Storica Alfa Romeo.*



L. 12.000 (...)

ISBN 88-85880-66-5



9 788885 880665