

PEZZI UNICI

Alfa Romeo
"Spider" Bertone 1955

Non ebbe la parte di

Giulietta

Il destino dà le carte; il caso le mescola. La storia, alla fine è una sola, ma poteva essere anche un'altra. Qualche volta migliore. Qualche volta no. Oppure, chissà? Quella della "Giulietta Spider", per esempio, avrebbe potuto essere molto diversa. Ma è andata così. Fortunatamente, possiamo dire, perché il disegno di Pinin Farina è senza dubbio uno dei più belli della storia dell'automobile. Perderlo sarebbe stato imperdonabile. Averlo avuto però ha cancellato un'altra storia, rimasta nel cassetto e subito dimenticata: quella della "Giulietta Spider" di Bertone. Quando Max Hoffman, importatore americano della marca milanese, chiese all'Alfa Romeo di realizzare una versione aperta della riuscita coupé, furono infatti in due a concorrere al progetto. Disse la sua Pinin Farina; e la disse anche Bertone. A Hoffman fu chiesto di scegliere, come toccò a Paride, tra Elena e Minerva. Andò a finire che vinse la "Giulietta Spider" di Pinin Farina. Al Salone dell'auto di Parigi del 1955 il nuovo modello fece infatti il suo ingresso trionfale. Subito dopo se ne iniziò la produzione: 600 esemplari subito per gli Stati Uniti, quindi il resto per l'Italia, che ne fu travolta anche "intellettualmente", perché poche vetture hanno emozionato intere generazioni come lei. L'altra spider, quella "bocciata", fu messa subito da parte, lasciando dietro di sé una traccia labile, affidata solo a poche immagini che ce la mostrano per quella che fu: una spider compatta, essenziale, stilisticamente esplorativa, ma proprio per questo anche troppo avveniristica per una produzione di serie. Non fu quella, però, la sola spider realizzata da Bertone. Ce ne fu una seconda, che forse ►



di Michele Marchianò, foto di Studio Thomas Simon

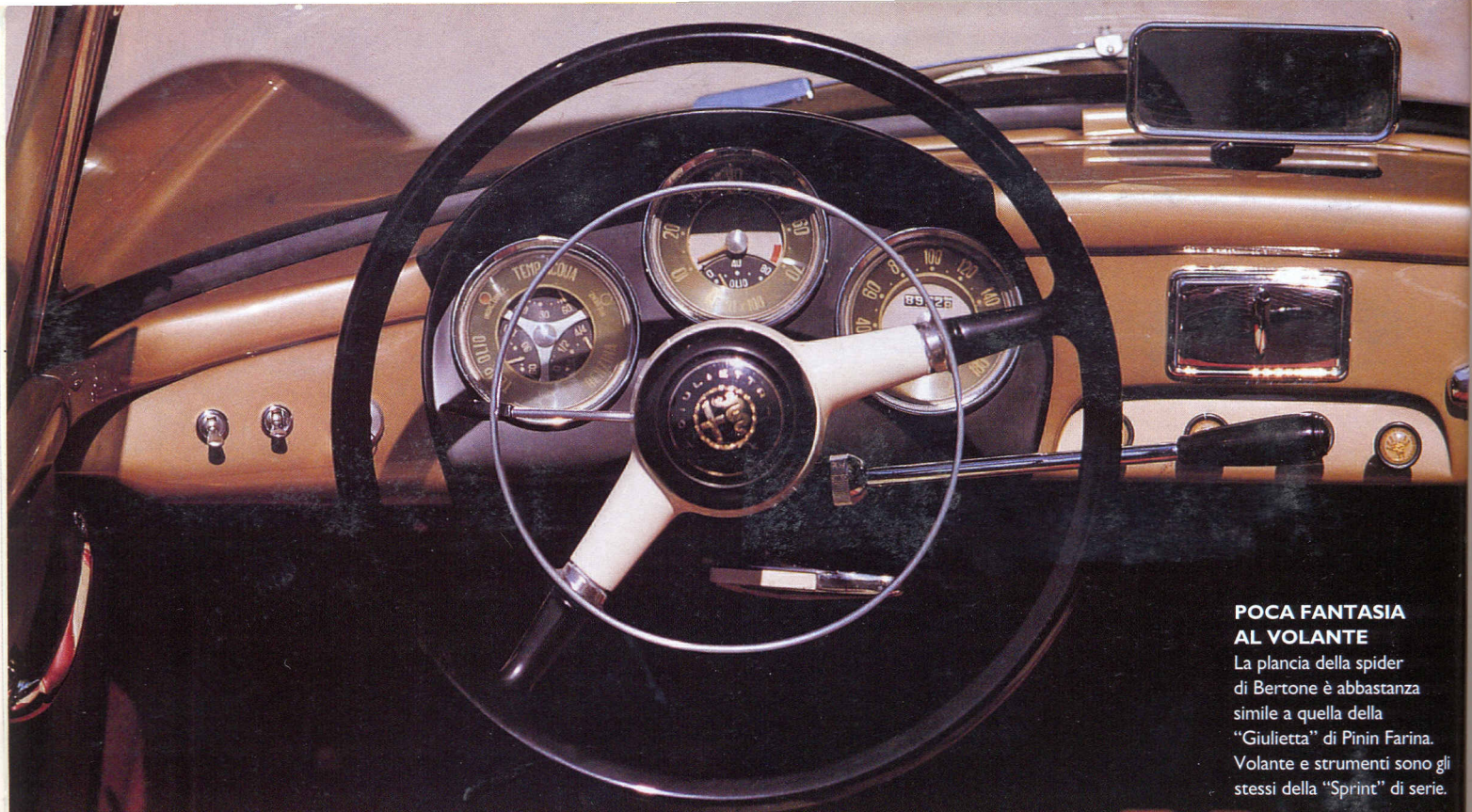


IDENTIKIT

La fotografia qui sopra è il documento che ha permesso di identificare con certezza la vettura. Poi è servita per effettuare il restauro.



Voleva interpretare il ruolo di "Giulietta Spider" (ma la produzione scriverà invece, come si sa, la vettura disegnata da Pinin Farina). Ne furono costruiti due esemplari: uno fu ritrovato l'anno scorso. Questo è riapparso in aprile a Villa d'Este. Era in un garage di Roma: una foto dell'epoca ne ha rivelato l'identità



POCA FANTASIA AL VOLANTE

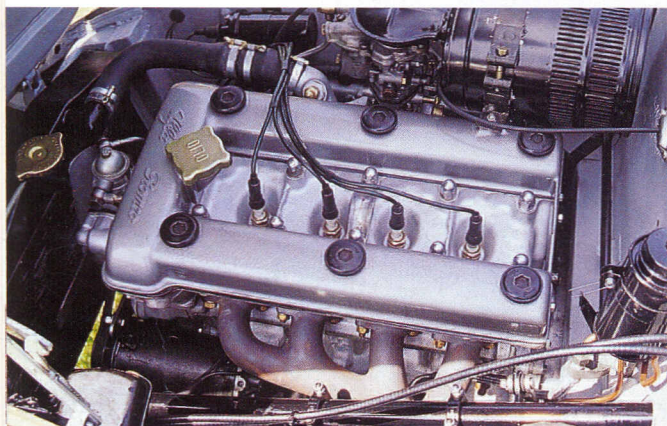
La plancia della spider di Bertone è abbastanza simile a quella della "Giulietta" di Pinin Farina. Volante e strumenti sono gli stessi della "Sprint" di serie.

► nemmeno Hoffman vide, costruita dopo, cercando di smussare un po' gli slanci in avanti di Franco Scaglione, autore sempre geniale dell'originale disegno. Mediando la modernità con la classicità, Bertone sperava forse di potersi giocare una seconda carta, visto che la prima non aveva funzionato. Purtroppo per lui, non ci fu questa possibilità. L'Alfa non ebbe ripensamenti. E il capitolo fu chiuso. Così la seconda spider che, per certi aspetti, avrebbe avuto qualche possibilità in più, morì prima ancora di nascere. E quel che è peggio, almeno per noi, è che non fu nemmeno documentata. Si è saputo della sua esistenza quando si è andati a indagare. Due erano stati infatti gli autotelai Alfa Romeo "Giulietta Sprint" interessati alla trasformazione di Bertone: il n. 1495*00002 e il n. 1495*00004. Ma dov'era finito quest'ultimo? Il ritrovamento è avvenuto casualmente, non molto tempo fa, a Roma. Un appassionato milanese aveva notato nel garage di un commerciante una spider Alfa Romeo dalle linee

assai strane, ridotta però a ben poca cosa, senza molti particolari e senza più il motore. Fu il numero dell'autotelaio, 00004, a porlo sulla buona strada e a consigliargli l'acquisto. Avuta la conferma che si trattava proprio della seconda spider di Bertone, iniziò il restauro prendendo a modello l'altra, ossia la sola conosciuta. Anche perché si riteneva che la seconda fosse uguale alla prima. Ma l'attento esame delle lamiere faceva intendere che le linee non erano le stesse e che la diversa soluzione stilistica di alcune parti, muso e coda in particolare, non erano state opera di successivi interventi, ma erano originali. Bloccato il restauro, si è cominciato allora a cercare un documento che confermasse questa nuova ipotesi. Ed ecco il colpo di fortuna. L'auto aveva avuto una storia. Era stata venduta, comprata e rivenduta molte volte. Uno dei vecchi proprietari, il primo, conservava ancora la foto di quando l'aveva acquistata. Tombola! Il mistero era risolto, le diverse

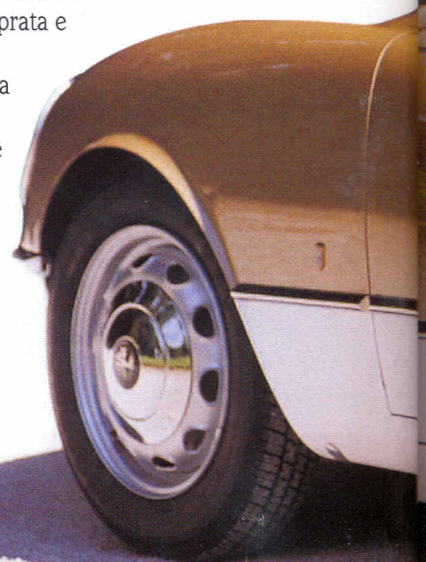
▼ RECUPERO CASUALE

Il ritrovamento di questa vettura è stato casuale. Nessuno le aveva mai dato importanza, credendo che si trattasse di un'auto artigianale. Così era stata cannibalizzata senza alcun riguardo. A salvarla è stato il numero del telaio (00004), che ha permesso di stabilirne la più nobile origine.



◀ MOTORE DI SERIE

Il propulsore originale della vettura è andato purtroppo perduto. Non avendo avuto al tempo alcuna preparazione particolare, lo si è potuto sostituire con uno identico.



PEZZI UNICI

Alfa Romeo

"Giulietta Spider" Bertone 1955

linee confermate. Il restauro poteva essere a questo punto ripreso e portato correttamente a termine, giusto in tempo per permettere alla vettura di partecipare al "Concorso d'Eleganza di Villa d'Este" 2003. Qui, proprio l'anno prima, era stata presentata da un concorrente francese la spider Bertone n. 00002, quella del confronto con la spider Pinin Farina. Fu questa una grande sorpresa salutata con gioia. Nessuno avrebbe però immaginato che, un anno dopo, anche il secondo esemplare sarebbe ricomparso. E la festa è stata anche più grande perché chiudeva una storia importante ma incompleta, quella della nascita della "Giulietta Spider", un modello ancora oggi amatissimo e ricercato. Soddisfatta così la curiosità storica, viene da domandarsi se la versione di Bertone, questa seconda appena ritrovata, avrebbe avuto, se preferita al tempo, lo stesso successo di quella di Pinin Farina. Crediamo che Hoffman e l'Alfa abbiano fatto la scelta migliore. Delle due, quella di Bertone ha infatti un aspetto decisamente maschile. L'altra è invece femminile, fascinoso e ammiccante. Belle lo sono tutte e due, ma solo la "Giulietta Spider" di Pinin Farina ha dimostrato di avere in sé quella straordinaria capacità di piacere che poche vetture al mondo condividono. Ma a quella di Bertone, a 50 anni di distanza, va riconosciuta una qualità ugualmente importante: il segreto dell'eterna giovinezza. ■

RIFIUTATA DALL'ALFA

A destra e sotto, il primo dei due prototipi di "Giulietta Spider". La proposta di Bertone fu rifiutata anche perché la produzione in serie della vettura sarebbe risultata troppo costosa. Rispetto al secondo prototipo, si noti il diverso disegno della coda (che si ispira alla "B.A.T.", sempre di Bertone) e del muso.



FRANCO SCAGLIONE

Progettava auto del futuro

Ingegnere mancato, stilista di moda, progettista aeronautico, Franco Scaglione (nato a Firenze nel 1916) inizia a collaborare con Bertone nel 1952 disegnando per lui alcuni prototipi su telai Abarth, Bristol e Fiat. La sua geniale creatività si esprime però meglio sulle Alfa Romeo. Del '53 sono la sperimentale "B.A.T. 5" e la "2000 Sportiva". Ma è con la "Giulietta Sprint" che dà il meglio di sé. Nel '55 realizza la "B.A.T. 9" e la "Giulietta Spider" che Bertone costruisce in due soli esemplari. Sua è anche la filante "Giulietta Sprint Speciale" del '57. Lasciato Bertone, dal '60 apre un proprio studio di consulenza e crea numerosi prototipi. L'Alfa Romeo lo incarica di realizzare, in collaborazione con la carrozzeria Marazzi, la "33 Stradale". Muore a Suvereto, in Toscana, nel 1993.

