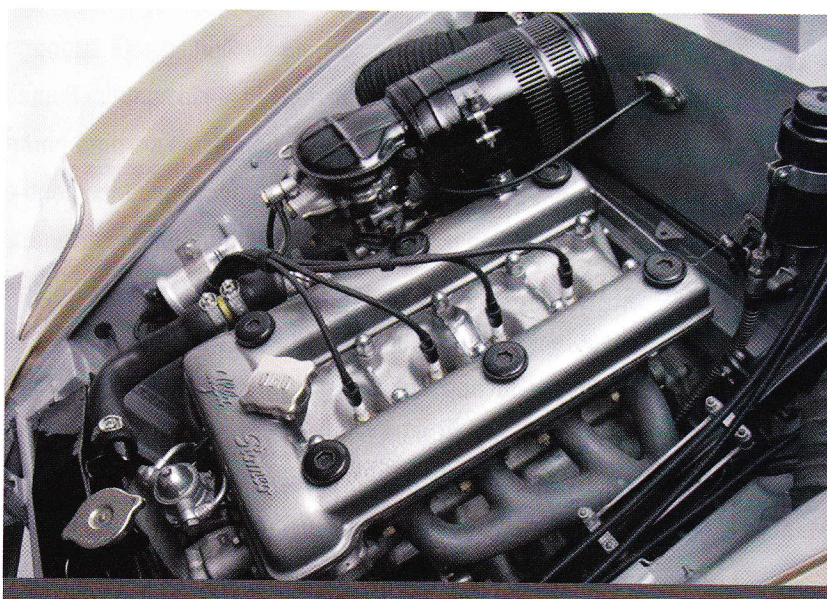




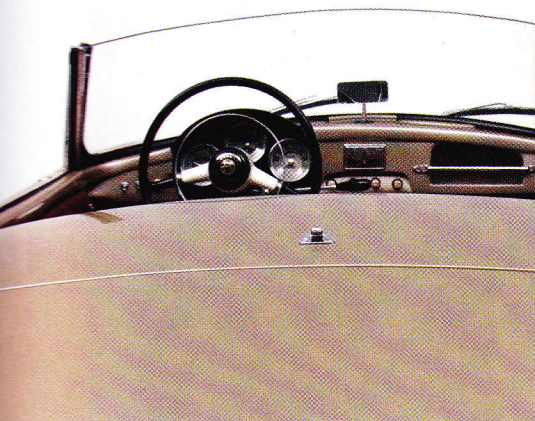
Le notizie riguardanti la Spider Prototipo 2 posti di Bertone sono discordanti, a giudicare da quanto riportato dai libri sin qui pubblicati, ma grazie alla collaborazione del proprietario del telaio 004 raffigurato in questo servizio è possibile far chiarezza su una delle Alfa Romeo più belle mai realizzate.

Alla Bertone vennero infatti realizzati due esemplari della Spider Prototipo commissionata da Max Hoffman, ma a differenza di quanto fin qui sostenuto, quelle vetture presentavano differenze anche significative tra loro e vennero allestite con colori specifici; solo una delle due vetture era rossa (ed è quella che figura quasi sempre nelle foto ufficiali), mentre il secondo esemplare venne verniciato in un particolare bonzo metallizzato.

Quanto alla carrozzeria, il frontale con telaio 004 è liscio, come quello della Giulietta SZ (ma di ben 5 anni antecedente) e non picchiettante come quello del telaio 002 allestito da Bertone, mentre il posteriore presenta un andamento a codine in luogo delle pinne presenti sulla vettura 002. Per completezza d'informazione va ricordato che i telai 001 e 003 vennero affidati a Pininfarina, che allestì come è noto la Giulietta Spider di serie commercializzata dal 1956. La sensazione è che il primo dei due prototipi venne realizzato con l'idea di stupire il committente o, comunque, di esprimere il massimo della creatività, mentre il secondo fu corretto, a distanza di poche settimane o mesi, per adeguare il progetto a una eventuale, possibile produzione in serie. Un po' quello che accade presso gli stilisti di moda impegnati sia nella Haute Couture, sia nel Pret à Porter, che animano le passerelle e i commenti degli addetti ai lavori nel corso delle sfilate con spettacolari esemplari unici e si allineano a modelli più convenzionali per i capi da boutique. A rendere così speciale il Prototipo Bertone del nostro servizio è la purezza delle linee, la sportività decisa, le forme sinuose dei parafranghi, la compattezza rimarcata dal passo accorciato di ben 130 mm rispetto alla Sprint del 1954, la semplicità costruttiva: l'ispirazione fornita dalle roadster inglesi sue contemporanee, come la Triumph TR2 e la MG A, è eviden-



TIPO DI MOTORE 00102 • NUMERO DEI CILINDRI 4 in linea
 ALESAGGIO X CORSA 74 x 75 mm • CILINDRATA 1290 cc
 RAPPORTO DI COMPRESSIONE 8:1 • POTENZA 65 CV (CUNA) a 6000 giri/minuto
 DISTRIBUZIONE valvole a V in testa: due assi a camme in testa, doppia catena
 ALIMENTAZIONE un carburatore doppio corpo verticale Solex 35 APAIG, pompa meccanica (elettrica a richiesta) • ACCENSIONE a spinterogeno
 RAFFREDDAMENTO ad acqua, circolazione forzata con ventola meccanica (capacità circuito: 7,5 litri) • LUBRIFICAZIONE forzata (capacità circuito: 5,7 litri)
 CAMBIO meccanico a quattro marce + RM tutte sincronizzate
 TRAZIONE posteriore • FRIZIONE monodisco a secco
 RAPPORTO AL PONTE 9/41, coppia conica ipoide • CERCHI in lamiera stampata
 PNEUMATICI 155 x 15 • TIPO DI TELAIO scocca portante in lamiera d'acciaio
 CARROZZERIA spider a due posti • SOSPENSIONI ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice; post. ad assale rigido, braccio longitudinale, braccio centrale triangolare, molla elicoidale
 AMMORTIZZATORI idraulici telescopici • FRENI a tamburo, impianto idraulico
 STERZO a vite e rullo • PASSO 2250 mm • CARREGGiate ant. 1,28 mm; post. 1,27 mm • DIMENSIONI lung. 3825 mm; largh. 1550 mm; alt. 1150 mm
 PESO 850 Kg • VELOCITÀ MASSIMA 165 km/h



te. Anche l'elementare capottina in tela, da agganciare al piccolo parabrezza avvolgente e completata sui lati dai finestrini staccabili, risente di questa influenza e rende così affascinante la vettura di Bertone disegnata da Scaglione.

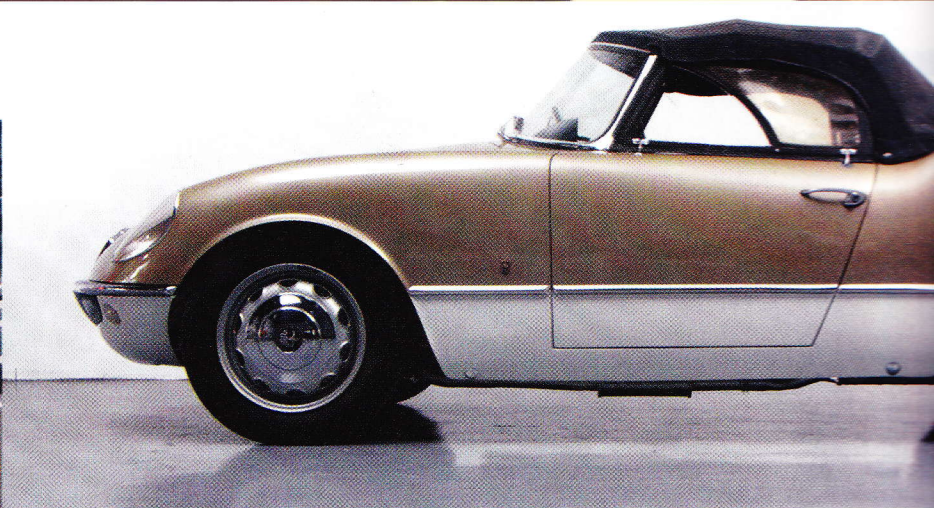
Il ritrovamento della Giulietta Spider Prototipo Bertone telaio 004 da parte dell'attuale proprietario, l'architetto milanese Corrado Lopresto, avvenne in circostanze per lo meno curiose e inattese.

L'auto si trovava a Modena, presso un collezionista cui Lopresto aveva fatto visita per acquistare alcuni ricambi per la sua Alfa Romeo 6C 2500 Villa d'Este del 1951. Più che di auto sarebbe corretto parlare di relitto, perché della vettura restavano la scocca, i documenti e gli interni. Inconsapevole del valore del Prototipo Spider Bertone, o più interessato a cedere le sue proprietà italiane per trasferirsi a Santo Domingo, quel signore emiliano cedette a Lopresto un'ottima base su cui avviare un'appassionata opera di recupero e restauro. Uno dei primi problemi con cui Lopresto dovette confrontarsi fu la mancanza della meccanica, che in precedenza il Presidente della Scuderia del Portello Marco Cajani (anch'egli architetto e precedente proprietario della vettura) aveva rimosso per utilizzarla su una vettura da corsa, trattenendo le targhe.

Lopresto ricostruì la meccanica partendo da una Giulietta prima serie, andando a cercare un motore da 1290 cc con numero di serie il più possibile vicino a quello del Prototipo Bertone telaio 004. La corrispondenza targhe-documenti venne ripristinata con la preziosa collaborazione di Cajani e a quel punto ci si poté dedicare a riportare carrozzeria e interni alle condizioni di originalità.

Scrostando la vernice dalla scocca vennero alla luce alcuni strati di rosso, prima della tinta con cui il prototipo venne inizialmente





allestito. Fu poi necessario variare i punti di attacco delle parti in alluminio sul metallo corrosivo e ricostruire i paraurti, di cui il relitto rinvenuto a Modena era privo. Il restauro venne condotto sotto la guida di Maurizio Tabucchi, uno dei massimi esperti al mondo di Alfa Romeo e autore di numerosi libri sulla Casa del Portello e sui suoi modelli più rappresentativi. Sua la supervisione storiografica durante i lavori di ripristino della Spider Prototipo Bertone 004. Non meno complesso fu il recupero degli interni: basti pensare che gli schienali, al momento del ritrovamento, erano coperti da più strati di foderine, che vennero eliminate con cura, cercando di non danneggiare i rivestimenti originali. Alla fine si rese necessaria la ricostruzione delle sedute dei sedili, in termosaldatura in finta pelle rigida, riuscendo a salvare la pelle originale degli schienali. Un passo inevitabile fu quello di realizzare gli stampi per ottenere un risultato impeccabile e fedele all'originale. Lopresto nega di aver tenuto il conto di tutti i lavori eseguiti sulla vettura, ma è chiaro che un restauro del genere risulta economicamente molto impegnativo. Non insostenibile, però, perché, trattandosi di un esemplare unico e di una marca di appeal internazionale, vetture come questa Spider

Prototipo Bertone possono sempre trovare, al di qua o al di là dell'Atlantico, estimatori disposti a spendere centinaia di migliaia di euro per entrarne in possesso (si tenga conto che le Giulietta Spider di serie vengono ormai trattate dai 25.000 ai 35.000 euro a seconda di serie e versione). Non sono però le soddisfazioni economiche quelle di cui Lopresto è andato in cerca in questi anni: ben più numerose e gratificanti quelle ottenute vincendo tanti concorsi di eleganza, con primi premi assoluti, Best in Show e successi nella categoria Prototipi. Tra tutti, l'architetto milanese ricorda con più piacere gli onori conquistati nel 2005 a Pebble Beach, quando la marca festeggiata era proprio l'Alfa Romeo, rappresentata in USA in quell'occasione da tanti esemplari provenienti dal Museo di Arese e da tante importanti collezioni provenienti da tutto il mondo.

Tutti i giornali riferivano dell'entusiasmo dei giudici per la "piccola, grande Giulietta Spider", per la completa documentazione sul restauro che il felice proprietario esibiva a ogni richiesta da parte di esperti della marca, di giornalisti o di semplici appassionati.

Un'altra soddisfazione per Lopresto è arrivata dalla ricostruzione del contatto con la signora che appariva nelle poche foto dell'epoca giunte a oggi, avvenuto nell'inverno 2006-2007. Moglie del concessionario Mercedes-Benz di Modena che acquistò il prototipo di Bertone, telaio 004, della Giulietta Spider, in occasione del Salone di Torino del 1956, era stata lei la destinataria di quello speciale dono. Con pazienza e passione il collezionista milanese (che annovera nella sua raccolta tanti esemplari unici delle principali marche italiane) è riuscito ad aggiungere alla sua documentazione fotografica anche questa speciale "reunion" che gli permette di esibire – solo a pochi amici – l'immagine che ritrae la vettura con la prima proprietaria nel 1956 e nel 2006.