
Carrozzeri piemontesi - Bertone



Alfa Romeo Bat 5 (1953) – Allestita sulla base dell'Alfa Romeo 1900, della quale riprende la meccanica (motore 4 cilindri bialbero, 1.984 cc, 100 Cv a 5.500 giri/minuto), la Bat 5 viene presentata al Salone dell'Automobile di Torino del 1953 segnando una tappa storica nell'evoluzione formale della carrozzeria.



Alfa Romeo Bat 7 (1954) – Presentata al Salone di Torino del 1954, la Bat 7 riprende in chiave evolutiva gli stilemi preannunciati dalla Bat 5, con un tratto più deciso delle pinne caudali che “fasciano” completamente il volume di coda.

Alfa Romeo Bat 9 (1955) – Esordisce al Salone di Torino del 1955, terza e ultima prova della spettacolare trilogia delle Bat. Rispetto ai due modelli precedenti, la personalità grafica della vettura è più misurata. Le pinne caudali sono appena accennate, la fiancata è alta e liscia, a vantaggio dell'aerodinamicità.



Alfa Romeo Bat 5, 6 e 7 (1953-'55), vista posteriore – Le tre Bat condividono pianale e meccanica dell'Alfa Romeo 1900 ed esprimono una raffinata ricerca formale e aerodinamica, empiricamente condotta con gli strumenti elementari dell'epoca. L'acronimo Bat (Berlinetta aerodinamica tecnica) piacque molto agli anglosassoni (“bat” in inglese significa “pipistrello”) che vedevano nelle pinne caudali le ali ripiegate di un pipistrello.

Alfa Romeo Giulietta Sprint (1954) – Con la Giulietta Sprint, la Bertone passa dalla dimensione artigianale a quella industriale. Presentata al Salone di Torino del 1954 e inizialmente destinata ad una piccola serie di 1.000 esemplari, la Giulietta Sprint (motore 4 cilindri, 1.290 cc, 80 Cv a 6.300 giri/minuto) ottiene un successo strepitoso di pubblico e critica, diventando un oggetto del desiderio, una vera e propria icona del *made in Italy*. Sarà prodotta dalla Bertone fino al 1965 in oltre 34.000 unità.



Alfa Romeo Giulietta Sprint Spider, vista frontale dall'alto che evidenzia la stretta derivazione formale dalla coupé di produzione di serie (1955-1962).

Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale (1959) – Concettualmente nasce come una versione "spinta" della Giulietta Sprint, della quale riprende la meccanica. La Giulietta SS, che risente di alcune soluzioni formali enunciate con le Bat, è oggetto di un meticoloso studio aerodinamico che le permette, nonostante il motore da 1.300 cc, di raggiungere la ragguardevole velocità di 200 km/h.



Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale, un olio su tela firmato dal giovanissimo Giorgetto Giugiaro nel 1959, agli esordi della sua carriera di designer in Bertone.



Alfa Romeo 2000 Sprint-Cabrio (1960) – Il successo dell'elegante coupé dell'Alfa Romeo 2000 Sprint al Salone dell'auto di Torino, indusse Nuccio Bertone a presentare la versione cabriolet 2+2, anch'essa frutto di un figurino di Giorgetto Giugiaro. La proposta rimase a livello di prototipo, ma venne ampiamente apprezzata dalla critica automobilistica.



Alfa Romeo 2600 Sprint (1962) – Quando l'Alfa Romeo sostituì la berlina 2000, con la 2600, anche la versione coupé venne aggiornata nella meccanica e nella carrozzeria, con l'unica nota evidente costituita da una presa d'aria sul cofano, destinata ad alimentare i tre carburatori a doppio corpo.



Alfa Romeo Giulia Sprint GT (1963) – Il Salone dell'Automobile di Francoforte tiene a battesimo il coupé che si presenta come l'erede ideale della Giulietta Sprint. Sviluppata sul nuovo pianale della Giulia berlina, la Sprint GT ha un passo accorciato (da 2.510 mm a 2.350 mm) e vanta prestazioni decisamente sportive (oltre 180 km/h di velocità massima). Del suo enorme successo parlano i numeri: dal 1963 al 1977 viene prodotta in 200 mila unità, nelle versioni GT ed in quelle successivamente derivate.



Alfa Romeo Giulietta Sprint – modello in scala 1/7 realizzato in un esemplare unico, in acciaio, nelle modellerie Bertone di Caprie (TO). Il pregio di questo modello è che riproduce con scrupolosa esattezza la scocca grezza della Giulietta Sprint completa di porte, cofano e baule, tutti perfettamente incernierati.



Alfa Romeo Canguro (1964) – Allestita sulla base del coupé Giulia TZ a telaio tubolare, la Canguro viene presentata al Salone di Torino del 1964. Il suo stile precorre il suo tempo, sfoggia un parabrezza molto inclinato e i cristalli sono incollati a filo lamiera secondo una nuova tecnica costruttiva. L'intero volume anteriore (cofano e parafranghi) è in un unico pezzo incernierato anteriormente. La coda tronca enfatizza la muscolatura del volume posteriore.

Alfa Romeo Canguro, gessetto su cartoncino a firma del giovane Giorgetto Giugiaro, al quale nel frattempo Nuccio Bertone ha affidato la direzione dello stile.



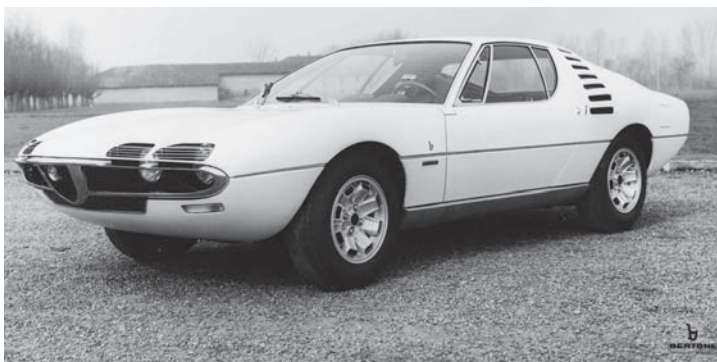
Alfa Romeo Canguro – modello in scala 1/4 realizzato da un blocco di “epowood”, una speciale resina impiegata in modellaria. La vettura è un “pieno” (ovvero senza interni), che permette di ammirare il perfetto equilibrio volumetrico della leggendaria Canguro e le rivoluzionarie (per allora) superfici vetrate “a filo” della carrozzeria.



Alfa Romeo Carabo (1968) – Celeberrima immagine di Nuccio Bertone accanto alla concept Carabo, presentata nel 1968 al Salone di Parigi. La vettura, costruita sulla base della possente Alfa 33/2 Stradale (motore 8V, 1.955 cc, 230 Cv a 8.800 giri/minuto, 260 km/h) presenta una linea a cuneo che lascia sbalorditi gli addetti ai lavori, con le spettacolari porte incernierate in avanti ad elitra.

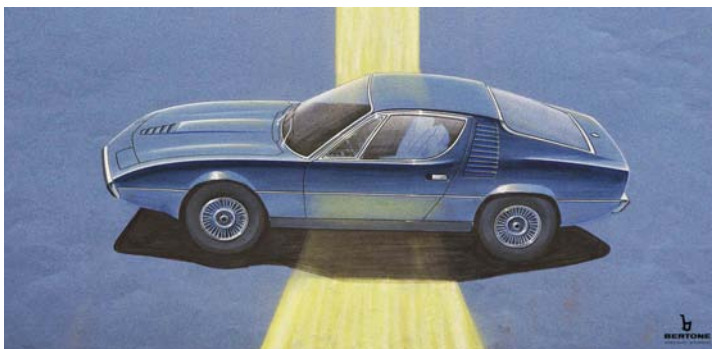
Alfa Romeo Carabo, tre quarti posteriore. Lo specchio di coda, massiccio e squadrato, è integralmente percorso dalle griglie di sfogo dell'aria del motore posteriore. Da notare le due grandi prese d'aria, subito dietro alla battuta delle porte, per il raffreddamento del vano motore.





Alfa Romeo Montreal (1967) – All'Esposizione Universale di Montreal del 1967, la Bertone partecipa con uno studio di coupé sportivo con abitabilità 2+2 ricco di spunti stilistici innovativi: proiettori dissimulati sotto le lamelle, grandi griglie di sfiatione sul cofano, lunotto apribile. La vettura, concepita su una meccanica derivata dalla Giulia GT, ha grande successo e va in produzione tre anni più tardi.

Alfa Romeo Montreal, gessetto su cartoncino. Un disegno preparatorio della Montreal di serie che riprende l'impostazione formale del modello presentato nel 1967, con alcune evidenti differenze, a iniziare dal cofano. Infatti, il motore scelto per la vettura di serie (il 3 litri 8V dell'Alfa 33 Competizione) costringe a profonde modifiche.



Alfa Romeo Montreal, immagine pubblicitaria per il lancio della vettura (1970). Essenzialmente destinata al mercato USA, la Montreal fa leva sugli elementi classici dell'*Italian lifestyle*, in un quadro suggestivo di sofisticata eleganza.

Alfa Romeo Delfino (1983), illustrazione a tempera. Vista dall'alto di tre quarti, in cui si evidenzia come la Delfino giochi abilmente sulla proporzione cristallina-lamiera, riuscendo ad alleggerire otticamente la sua importante volumetria.



Alfa 90 (1984) – La famosa berlina Alfetta, nel 1984, è oggetto di un profondo restyling firmato dalla Bertone e, per l'occasione, viene ribattezzata Alfa 90. La vettura rimane sul mercato fino al 1991.

Rispetto allo stile originario dell'Alfetta, divenuto con gli anni troppo spigoloso, l'Alfa 90 presenta soluzioni stilistiche più morbide, che rendono più elegante e armonioso tutto il corpo-vettura.

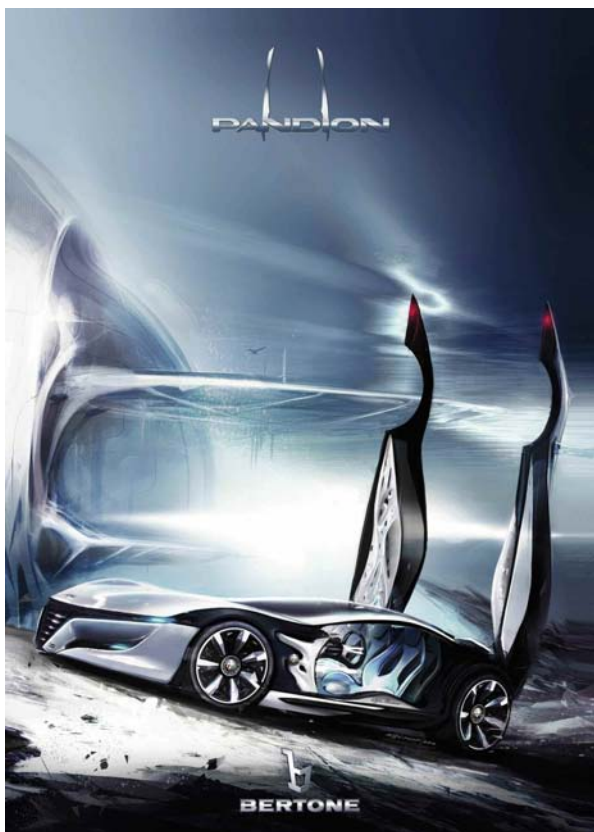


Alfa GT (2003) – L'Alfa GT, qui in una suggestiva plancia a colori, è un esempio classico dell'evoluzione industriale della Bertone, che ne firma la ricerca di stile, l'ingegneria e segue la fabbricazione dei primi prototipi, confermandosi così come un'azienda a "ciclo completo" nel settore *automotive*.

Alfa GT, vista posteriore. La coda tronca e muscolosa, nella perfetta tradizione delle Alfa Romeo firmate Bertone, avvolge completamente lo specchio di coda. I gruppi ottici sono due "tagli" di luce che enfatizzano la larghezza dei passaruota.



Alfa GT Cabrio (2005), vista posteriore. La capote in tela ad azionamento elettrico permette di non alterare l'originario equilibrio volumetrico dell'Alfa GT. Da notare l'ampio e razionale abitacolo, in grado di accogliere quattro persone.



Alfa Romeo Pandion (2010) – Un coupé spettacolare, dissacrante, al di là delle mode, perfettamente coerente con il Dna Bertone: la Pandion viene presentata al Salone di Ginevra di quest'anno come un omaggio ai cent'anni dell'Alfa Romeo e al lungo sodalizio con la Bertone. Infatti, negli ultimi 75 anni, la Bertone ha disegnato, ingegnerizzato e prodotto numerose Alfa Romeo, tra cui 13 concept car e 10 modelli di produzione di serie.

Alfa Romeo Pandion, profilo a porte chiuse. Il profilo è interamente percorso da una finestratura flessa, che si estende dal passaruota posteriore a quello anteriore. Il lungo cofano penetrante e il volume posteriore raccolto offrono le classiche proporzioni delle Alfa Romeo firmate Bertone.





Alfa Romeo Pandion, profilo a porte aperte. L'apertura delle porte è originale e altamente scenografica, come in molte vetture firmate Bertone. In questo caso il movimento, incernierato sull'assale posteriore, è a "elitra inversa" e offre un accesso a bordo eccezionale per un coupé sportivo.



Alfa Romeo Pandion, vista posteriore. L'originale conformazione lamellare della coda si richiama idealmente a una stella cometa e suggerisce l'idea della velocità anche quando la vettura è ferma.

Alfa Romeo Pandion, l'abitacolo. Volante sportivo e strumentazione analogica. Due dettagli tradizionali intorno ai quali si sviluppa un abitacolo 2+2 stupefacente, come originato da un "esoscheletro" che, illuminato per trasparenza, attraversa tutto il corpo vettura con grande suggestione emotiva.

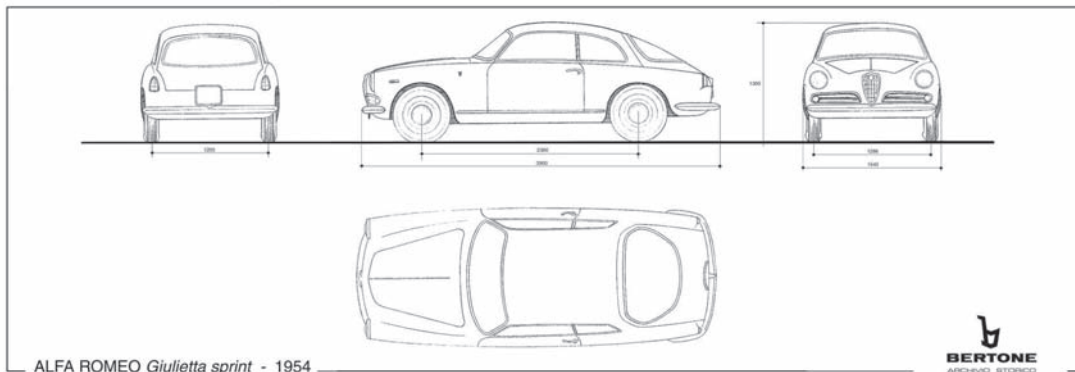


Alfa Romeo Pandion, dettaglio dei sedili. I sedili sono *chaise longue* ergonomiche che "galleggiano" a pochi centimetri dal pavimento. Comfort estremamente elevato ed eccellente contenimento laterale sono le principali caratteristiche di questi sedili, che adottano un telaio in fibra di carbonio e sono illuminati in blu piscina grazie a uno speciale tessuto inserito fra il telaio stesso e il rivestimento in gel.

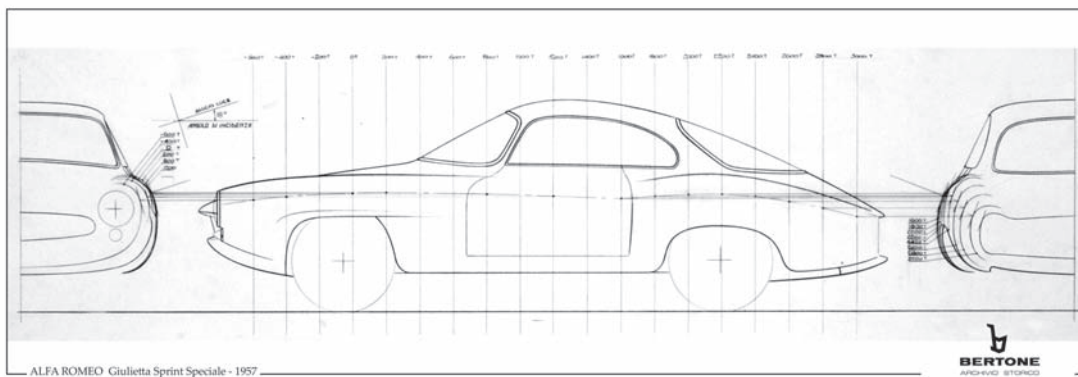
Alfa Romeo Pandion – modello in scala 1/18 ottenuto dalla fresatura di un blocco di alluminio, successivamente lucidato. Questo modello, al di là dell'eccellente fattura, propone la Pandion nella sua configurazione più affascinante, ovvero con le ampie portiere aperte, a imitazione del falco di mare, da cui la vettura prende il nome (*Pandion He-liatus* è il nome scientifico in latino).



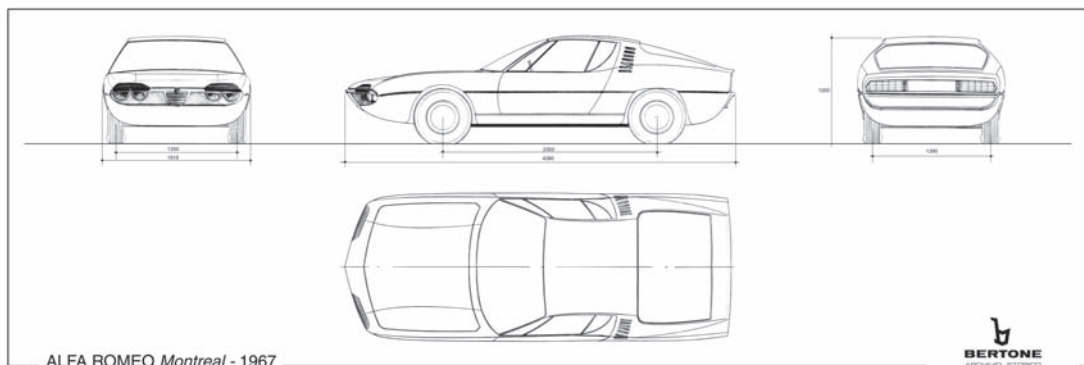
Alfa Romeo Giulietta Sprint – Figurini tecnici quattro viste



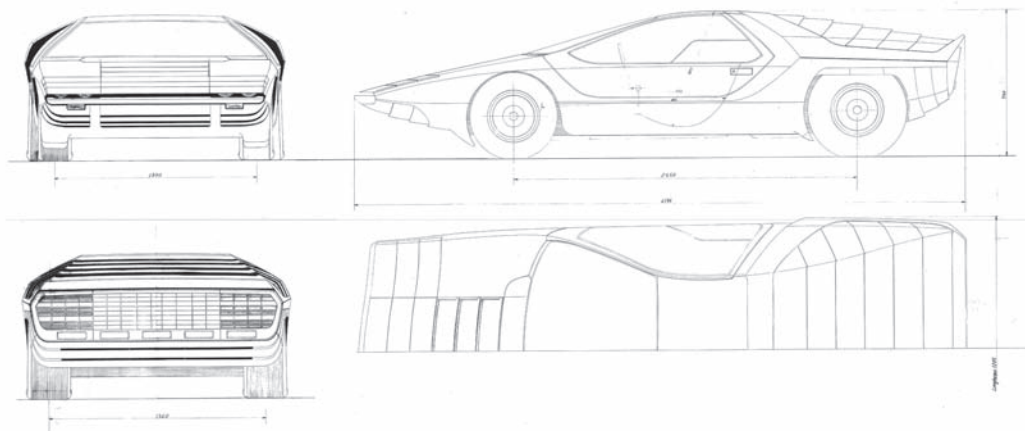
Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale – Figurini tecnici



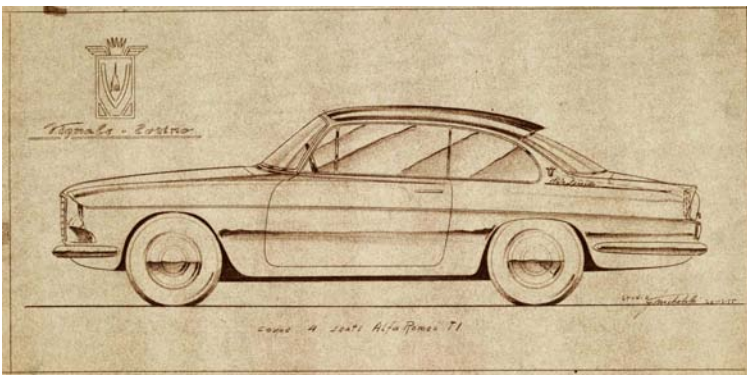
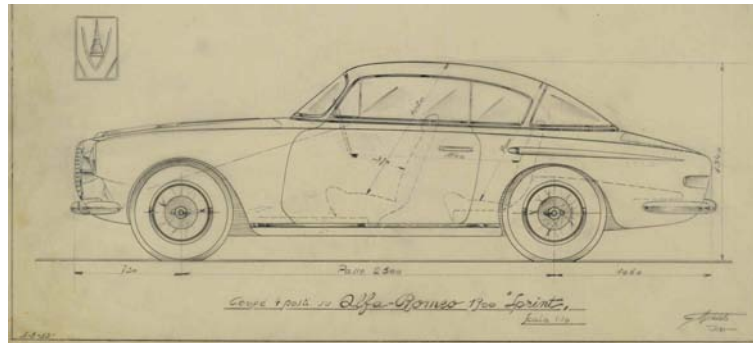
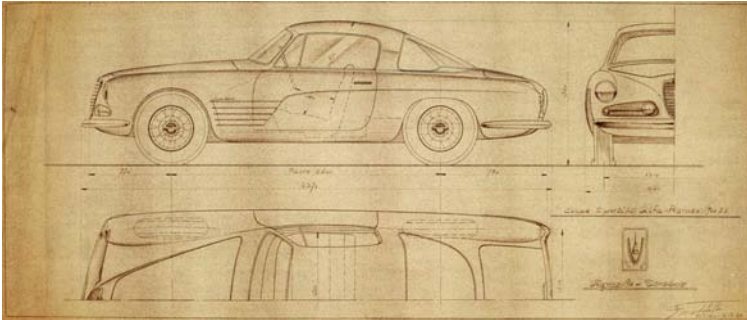
Alfa Romeo Montreal – Figurini tecnici quattro viste



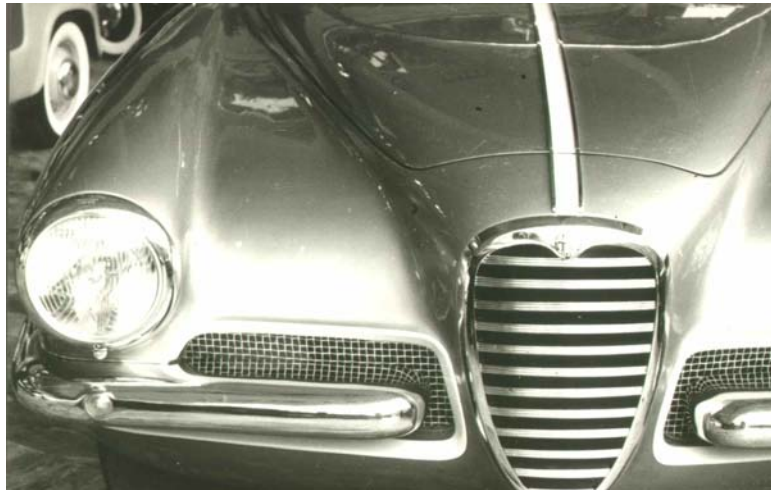
Alfa Romeo Carabo – Figurini tecnici quattro viste



Carrozzeri piemontesi - Michelotti



Prototipo marciante del 1954 su meccanica AR Alfasud per lo studio di un nuovo modello di vettura per la grande serie. Il modello fu testato in galleria del vento e ottenne un coefficiente aerodinamico CX pari a 0,21.



Esemplare unico 1955 presentato al salone di Torino, color verde metallizzato, le cui linee giustificano il motivo per cui è stata chiamata "La Freccia".



La Carrozzeria Ghia di Torino affidava i propri progetti esclusivamente a Giovanni Michelotti (1958).

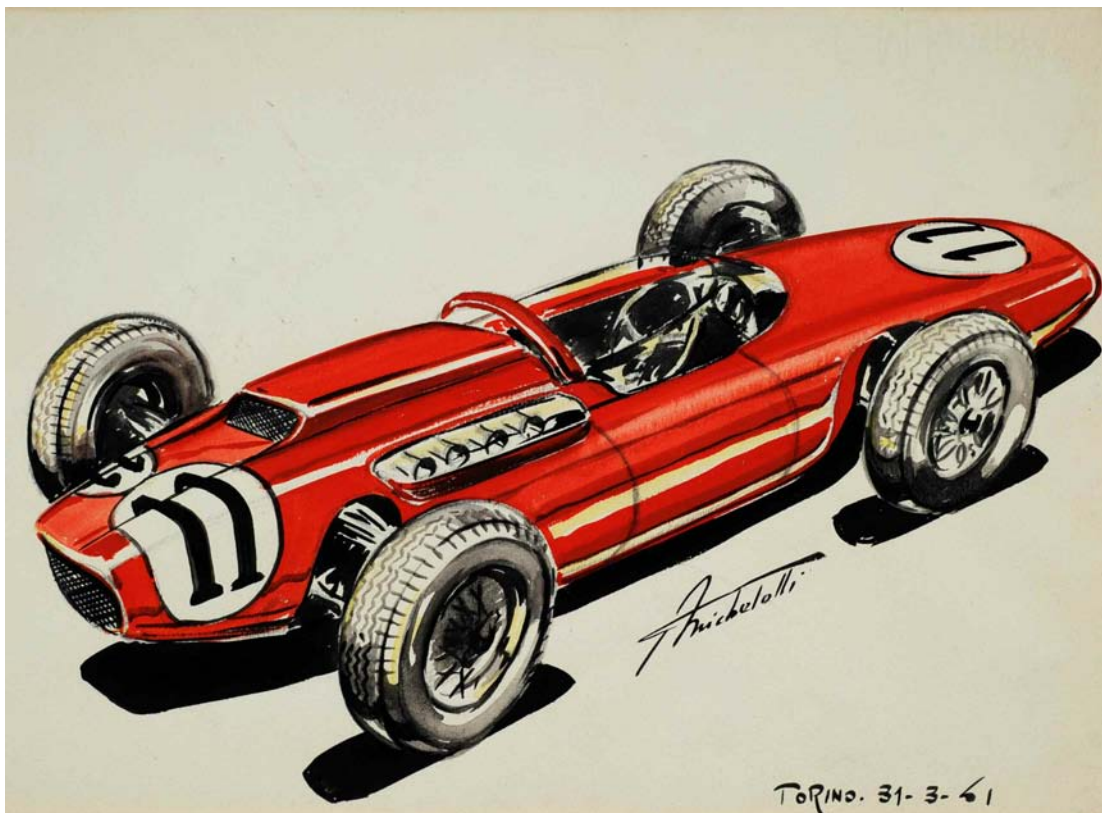


Alcuni esempi eclatanti sono le vetture AR 1900 Sprint Coupé e la AR 2000 (1958).



La prima vettura costruita da Giovanni Michelotti in proprio (1959). Una Alfa Romeo Giulietta 1300 da competizione per il preparatore Virgilio Conrero.

La vettura, benché equipaggiata con la medesima meccanica della AR Giulietta, realizzata da Abarth Zagato, era più performante. L'Ingegnere Carlo Abarth convocò nei suoi uffici Giovanni Michelotti per conoscere le ragioni di questo suo successo, ed ebbe per risposta "l'aerodinamica della vettura". Spinto da Carlo Abarth a fare meglio, Zagato inventò la "coda tronca" che applicò alla sua vettura recuperando la velocità perduta in precedenza.



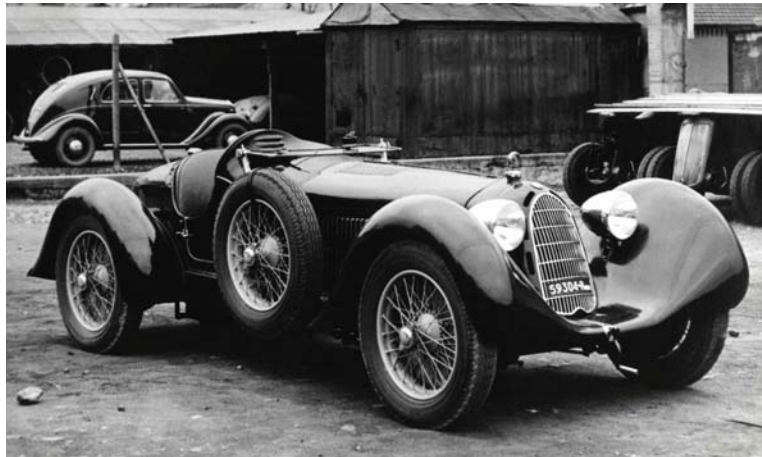
Virgilio Conrero, preparatore di vetture da corsa con la sua squadra corse, realizzava con Giovanni Michelotti vetture esclusive per le competizioni sia stradali che su pista. La vettura raffigurata nel bozzetto del 1961 fu costruita e partecipò a competizioni con discreti successi.



Prototipo marciante esposto al Salone dell'Automobile di Torino del 1988. Progettazione del telaio in carbonio, nuovi gruppi meccanici e carrozzeria in carbonio.

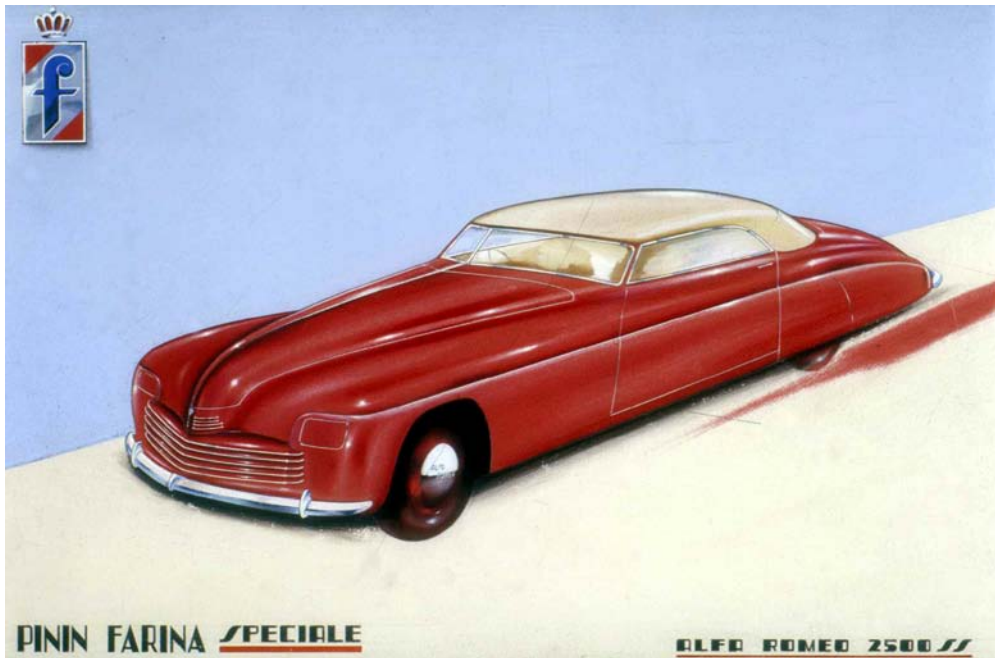
Carrozzeri piemontesi - Pininfarina

L'Alfa Romeo 8C è stata progettata da Vittorio Jano nel 1930 ed è una delle più famose supercar dell'Alfa Romeo. La sigla derivava dal fatto che il motore era a 8 cilindri. La prima versione del 1931 montava un propulsore da 2.300 cc di cilindrata mentre l'ultima della serie, prodotta sino al 1939 e conosciuta come *8C 2900 Mille Miglia*, presentava un aumento della cubatura sino a 2.900 cc.





Alfa Romeo 6C è la denominazione di una serie di modelli d'automobile, presentata nel 1925, che nelle varie versioni ed evoluzioni è stata prodotta negli stabilimenti della casa milanese dal 1927 al 1950. La sigla "6C" è l'acronimo di *sei cilindri* e descrive il frazionamento del motore che equipaggia le vetture, la cui primigenia realizzazione è dovuta a Vittorio Jano, importante progettista dell'Alfa Romeo che ha legato il suo nome soprattutto ai motori esacilindrici in linea, montati dalla 6C 1500.



Alfa Romeo 2500 SS del 1946.



L'Alfa Romeo 1900 è una vettura prodotta nello Stabilimento del Portello a Milano tra il 1950 e il 1959. Nel '50 la 6C 2500 era ormai decisamente superata e l'Alfa Romeo ritenne che i tempi fossero maturi per realizzare una vettura moderna e al passo con le nuove tecnologie, che ormai proponevano la carrozzeria con scocca integrata al telaio.

Nel 1955 l'Alfa Romeo bandì un vero e proprio concorso per la realizzazione della futura Giulietta Spider. Bertone presentò una vettura disegnata da Franco Scaglione, ma il progetto non passò perché produceva già la Giulietta Sprint, e forse non sarebbe stato in grado di realizzare un'ulteriore linea di produzione. Vinse quindi il progetto Pininfarina, che si ispirò al modello creato dalla sua penna: la Lancia Aurelia B24 spider ma con misure più ridotte.

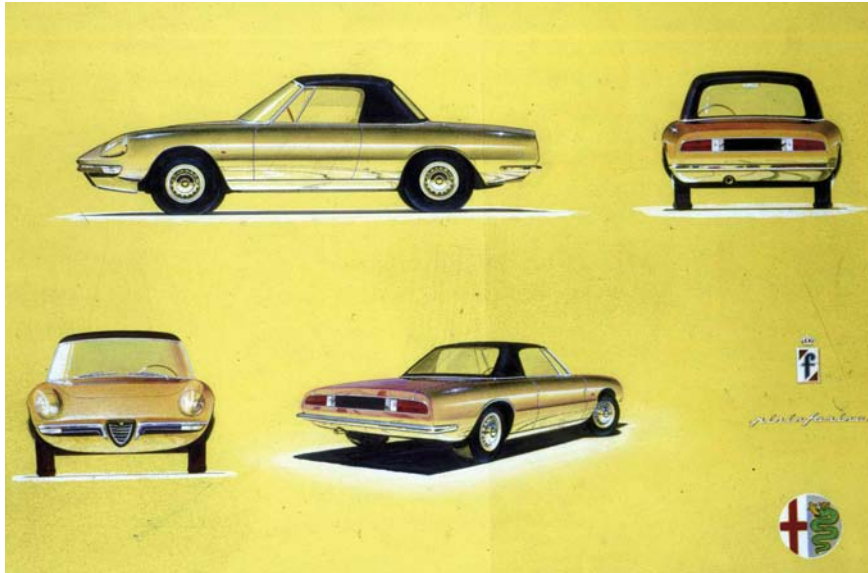


Due esemplari Alfa Romeo SuperFlow del 1956.





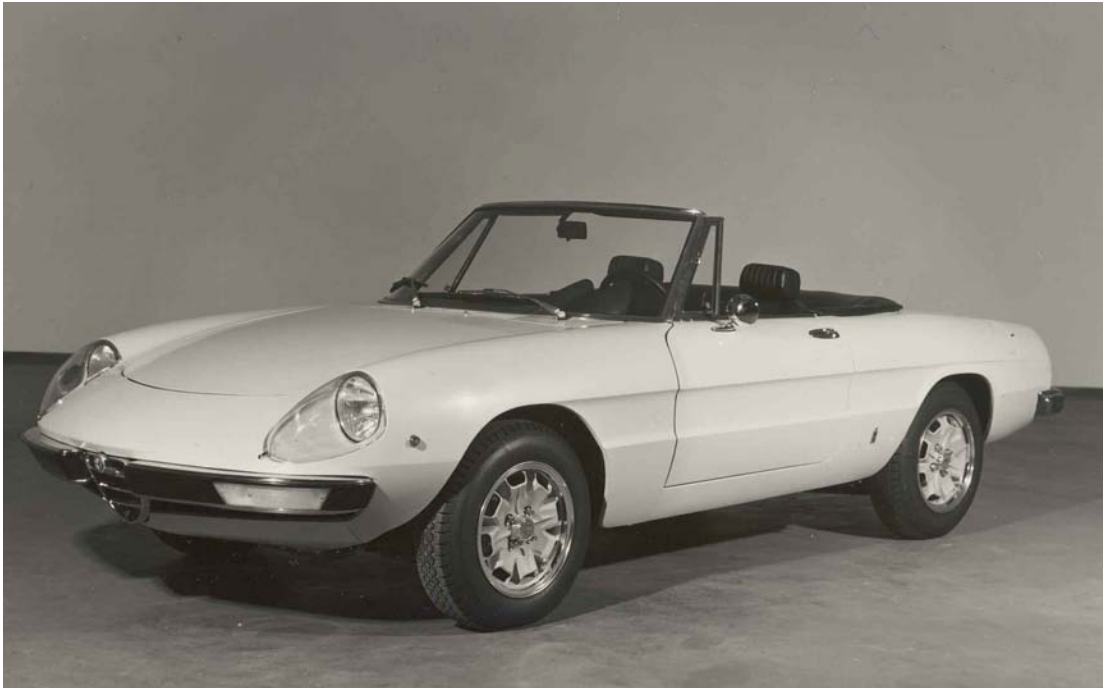
Alfa Romeo Giulia Sport del 1965.



Alfa Romeo 1750, figurino risalente al 1969.



La forma, come la casa si affrettò a precisare, richiama un *osso di seppia*, ovvero la celebre conchiglia del mollusco cefalopode, in virtù del frontale e della coda arrotondati, raccordati dalle fiancate convesse, con linea di cintura piuttosto bassa. La coda, rastremata trasversalmente e longitudinalmente, segue i dettami della più classica tipologia *boat-tail*. Per la meccanica venne adottato il nuovo autotelaio della "Giulia", accorciandone il passo.



La Spider Veloce 1750, erede di quella a coda tronca del 1969, aveva nuovi interni con una *console* centrale più legata alla moda delle auto sportive anni '70; nuovi erano anche i contagiri e contachilometri contenuti in due palpebre anziché in una come la precedente versione e le maniglie a filo di carrozzeria agli sportelli, definite aerodinamiche.





Alfa Romeo 33 Spider del 1971.



Un sostanzioso ritocco alla linea, nel 1983, vede l'adozione di nuovi paraurti avvolgenti, mentre la coda tronca è accentuata dallo spoiler nero sintetico. La modifica non è apprezzata, ma deriva comunque da un approfondito studio effettuato dalla Pininfarina nella galleria del vento, con vantaggi aerodinamici che però non giovarono all'estetica della ormai classica Duetto. L'interno della vettura resterà invariato sino a fine serie senza sostanziali modifiche.



Alfa Romeo Vivace Coupé e Spider del 1986.



Alfa Romeo Spider del 1994.



L'Alfa Romeo Dardo in galleria del vento presso gli stabilimenti della Pininfarina nel 1998.



È una spider due posti sviluppata sulla base dell'Alfa 156 2.5 V6 prima serie, da cui prende il pianale con relativo passo e parte degli interni. Non essendo previsti sviluppi commerciali, Pininfarina ha potuto sviluppare le linee senza nessun vincolo o riferimento, ottenendo un'auto più destinata a celebrare il marchio che non ad essere una vera proposta di stile per l'Alfa (1958).



La Spider sfrutta l'architettura meccanica della sorella Alfa Brera, basata sulla piattaforma Premium. Utilizza uno schema sospensivo configurato all'avantreno come quadrilateri alti deformabili e al retrotreno cinque bracci multipli in acciaio. Assemblata, come la Brera, dalla Pininfarina presso lo stabilimento di San Giorgio Canavese, a Torino (2006).



La Spider disegnata da Pininfarina è il modo per commemorare il centenario di un marchio storico come Alfa Romeo ma anche per festeggiare gli 80 anni dello stesso Pininfarina. La nuova 2uettottanta spider è per ora solamente un *concept* ma potrebbe essere la base sulla quale creare la sostituta dell'attuale Spider di Alfa (2010).

Carrozzeri piemontesi - La filatelia



Il nome Alfa, tratto dalle iniziali Anonima lombarda fabbrica automobili, ebbe inizio nel giugno 1910 e realizzò la prima vettura nello stesso anno con la 24 HP prodotta in 300 esemplari.

Al termine del 1° conflitto mondiale la maggioranza delle azioni passò nelle mani dell'Ingeger Nicola Romeo e nel 1919 nacque l'Alfa Romeo.



Nel 1923 furono prodotti tre prototipi del modello RLTF, vettura equipaggiata con un motore 3.154 cc. erogante 95 cv. di potenza con velocità di 158 Km/h. Le vetture pilotate da Ugo Sivocci e Alberto Ascari si piazzarono al 1° e 2° posto della Targa Florio e al 4° posto giungeva il conte Masetti.

Il 1924 vede il debutto del modello P2: una vettura equipaggiata con un motore 6 cilindri di 1 987 cc. erogante 175 cv. con una velocità di 225 Km/h. Dal 1928 al 1930 si aggiudicherà ben 35 vittorie; tra i vincitori un nome conosciuto: Achille Varzi.





Nel 1931 l'Alfa Romeo produsse una versione da Gran Premio della 8C Monza equipaggiata con propulsore di 2.300 cc. Raggiungeva una velocità di 225 Km/h. Si aggiudicherà il 1° e il 2° posto al Gran premio d'Italia corso a Monza.

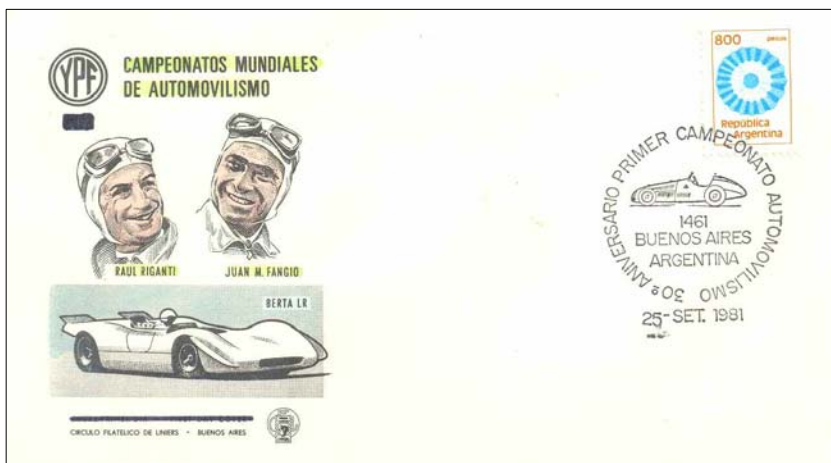


Nel 1932 e 1933 l'Alfa Romeo P3 si aggiudicò oltre 50 corse, fu la vettura che segnò la consacrazione al successo di Tazio Nuvolari.



Nel 1934 le Alfa Romeo P3 conquistarono la piazza d'onore con Achille Varzi e il 3° posto con il conte Trossi al Gran Premio di Nizza in Francia.

Dopo la parentesi bellica della II Guerra mondiale, nel 1947 l'Alfa Romeo presentò un nuovo modello: la Freccia d'Oro, prima vettura prodotta in Italia dotata della leva del cambio posta sotto il volante.



Il pilota Argentino Juan Manuel Fangio alla guida dell'Alfa Romeo 159 conquistò il titolo di Campione del Mondo di F1 del 1951.



Nel 1954 venne presentato il modello Giulietta, commercializzato inizialmente nella versione coupé.



Fu seguita l'anno successivo dalla versione berlina. Entrambe le vetture erano equipaggiate di motorizzazione 1.300 e 1.600 cc.



Il 1966 portò alla luce un nuovo modello: la Giulia coupé GTA.



Nel marzo del 2010 l'Alfa Romeo ha presentato, in anteprima mondiale, al Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra, il modello Giulietta.



Via Petrarca, 12
10126 TORINO

Ringraziamo per la collaborazione l'A.N.C.A.I. Associazione Nazionale Collezionisti Annullamenti Italiani e i signori Roberto Gottardi e Giovanni Martina per le collezioni filateliche esposte.

Collana "Mostre della Biblioteca della Regione Piemonte"

Già pubblicati:

n. 1/2009 *Immagini di Torino e del Piemonte attraverso le scatole di latta*

n. 2/2009 *Il monumento da tasca: medaglie commemorative piemontesi tra '800 e '900*

n. 3/2009 *La conquista immaginaria della Luna e dello spazio dall'antichità al 1969*

n. 4/2009 *In viaggio con i Magi. Presepi e natività dal mondo*

n. 5/2010 *La Sindone e le Ostensioni. Ricordi di un pellegrinaggio a Torino*

n. 6/2010 *Gianduja da burattino a simbolo del Piemonte*

Biblioteca della Regione Piemonte
via Confienza 14 - Torino
orari di apertura al pubblico:
dal lunedì al venerdì: 9.00-13.00 / 14.00-16.00
telefono 011 5757371
e-mail: biblioteca@consiglioregionale.piemonte.it
catalogo on-line: <http://www.crpiedmonte.erasmo.it>

