



Quella Giulia mai vista

In esclusiva per Automobilismo d'Epoca, una scoperta del Biscione che nessuno ha mai visto dietro le vetrine delle concessionarie: una spider che avrebbe potuto rubare la scena al celebre Duetto nella storia della Casa e nel cuore degli appassionati. Ma...



ELVIO DEGANELLO
FOTO CARRSTUDIO

Il bello del ritrovare, acquistare e rimettere a nuovo un'auto d'epoca risiede, in buona parte, anche nell'impegnarsi a ricercare e ricostruire la storia della vettura. Chi resta una storica con vera passione, della sua vettura vuole conoscere tutto: la correttezza di ogni intervento, le ragioni di ogni intervento su carrozzeria e meccanica. E, se la curiosità è la norma, quando di mezzo c'è un'auto normale, figurarsi per un prototipo, per un pezzo unico us

MOLTI LAMIERATI DELLA GIULIA GT

La Giulia spider prototipo come si presenta oggi, dopo un attento restauro che ha posto rimedio ai danni provocati dal tempo e da una riverniciatura di prova sovrapposta a quella d'origine: il pianale e i lamierati sono, in larga parte, in comune con la Giulia Sprint GT di Bertone, mentre il frontale è di disegno inedito e mostra un certo family feeling con quello della contemporanea 2600 GT carrozzata dalla OSI.

direttamente dal Centro Stile o dal Centro Esperienze di una grande Casa automobilistica.

Come l'Alfa Romeo Giulia Spider che Automobilismo d'Epoca ha il piacere di presentare in queste pagine, la cui linea non ha nulla a che vedere con la Duetto costruita in serie da Pininfarina ma anche poco a spartire con la sola altra Giulia a cielo aperto andata in vendita, la Sprint GTC cabriolet prodotta in circa 1.000 esemplari dalla milanese Carrozzeria Touring. Il proprietario di questo prototipo, l'architetto milanese Corrado Lopresto, è un collezionista noto per lo scrupolo proverbiale che mette nelle proprie ricerche prima di ogni restauro (vedere il servizio sul Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, in questo stesso numero). Quindi nessuno ebbe modo di sollevare alcun dubbio quando qualche tempo fa, a restauro ultimato, presentò la vettura ad alcuni concorsi d'eleganza come proveniente dall'Alfa Romeo: per la precisione, come un prototipo di studio rimasto abbandonato in uno dei magazzini di Arese dopo che Pininfarina ave-

va vinto la gara per la realizzazione della Giulia spider di serie, quella che sarebbe poi stata alla storia come Duetto.

In realtà, la provenienza più diretta della vettura era effettivamente un magazzino di quello di un "demolitore-conservatore"

noto agli appassionati. Fino al giorno

della consegna al demolitore, però

l'auto era realmente sempre rimasta

sotto il tetto dell'Alfa Romeo.

Come conferma, in una sua intervista,

zia, uno tra i più apprezzati collezionisti

torrevoli storici della produzione Alfa Romeo al mondo: Maurizio

Tabucchi, all'epoca presidente della

commissione tecnica nazionale per

la commissione tecnica nazionale per

lo studio dell'ASI, consulente del Tribunale

per la storia per i veicoli storici e autore di numerosi

libri e saggi sulle Alfa Romeo. Ecco le sue

parole, stralciate direttamente dalla perizia: "La vettura, a

metà degli anni Ottanta la vettura in oggetto

si trovava abbandonata nei locali del Pininfarina

lo quando, per liberare detti locali, si decise di

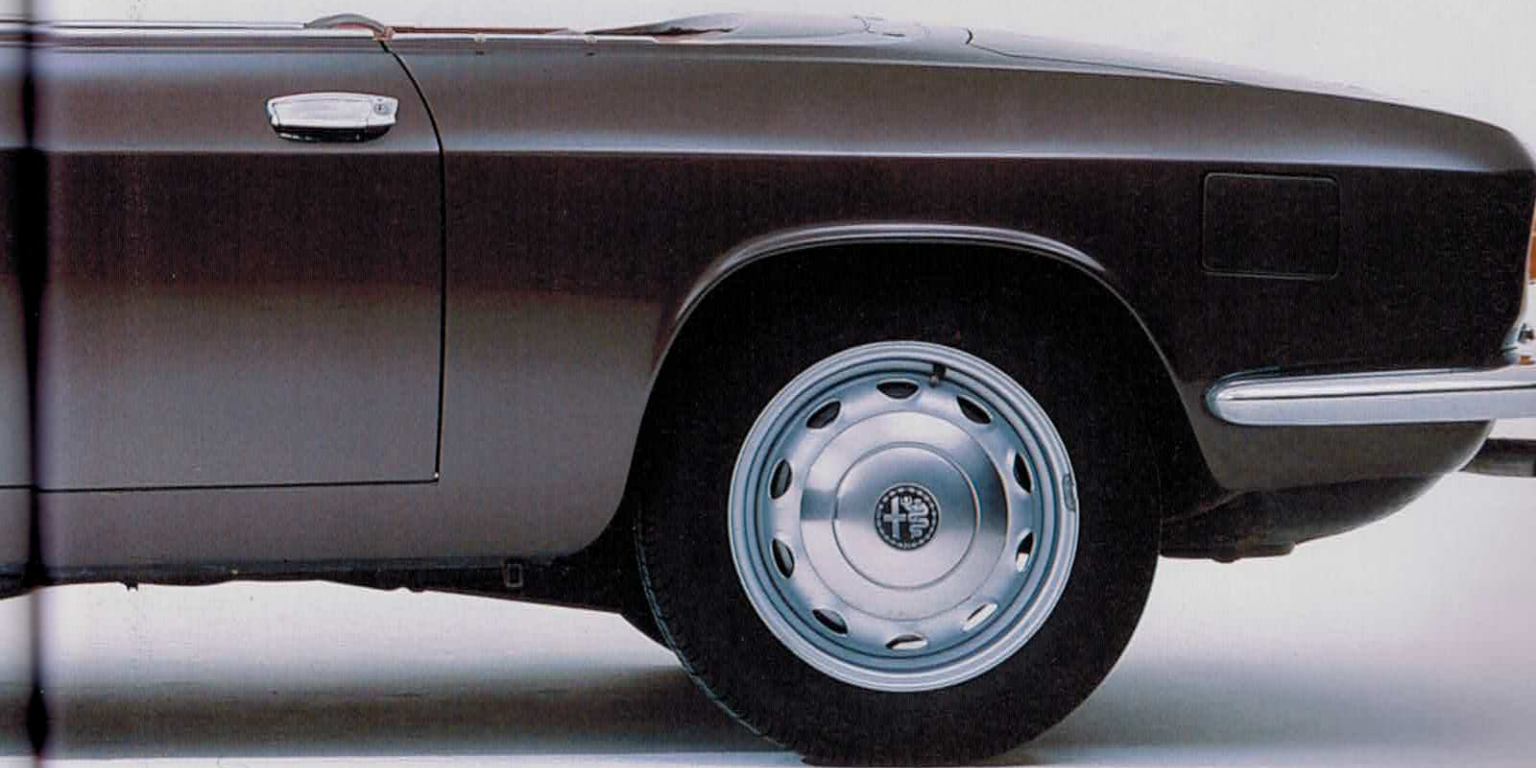
RIAR (il Registro Storico Alfa Romeo, n.d.r.)

la possibilità di acquisirla, insieme con altri





Quest'auto è sopravvissuta a quasi 30 anni d'abbandono dentro un capannone di Ares



TUTTO INIZIÒ CON UNA GIULIA GT "TAGLIATA"

Nelle tre immagini in bianco e nero, la vettura da cui è stata ricavata la spider che Automobilità d'Epoca presenta in queste pagine: si tratta di una Giulia GT Bertone semplicemente privata del padiglione ma non ancora modificata nel design del frontale e della coda. Le ruote sono le stesse della vettura prototipo (le finestrelle ovoidali denotano che sono state ricavate da una Giulietta) e il colore, per quello che il bianco e nero permette di intuire, è lo stesso bronzo metallizzato in cui il prototipo è stato originariamente dipinto.

e ricambi. Non potendo il RIAR gestire l'operazione per motivi fiscali e per le difficoltà di stoccaggio, ricorse a un commerciante del settore, che acquisì l'intero lotto impegnandosi moralmente con i soci del RIAR a cedere singole vetture o ricambi a chi fosse interessato. Del lotto faceva parte la spider con il numero di telaio AR*10503*00002* non riconducibile ad alcun modello Alfa Romeo di serie. L'identità desunta dal numero del telaio va così interpretata: AR significa Alfa Romeo, 10503 è la sigla di progetto del modello, il numero progressivo, 00002 indica il secondo esemplare prodotto. Atteso che la sigla 105 distingue le Giulia e derivate, le altre due cifre identificano il modello. Ovvio pertanto la prima conclusione, che

si evince anche dall'esame della sua conformazione, che il pianale è del modello Giulia. Rivelandosi la stampigliatura sicuramente autentica, si conferma la fabbricazione artigianale del prototipo, per la cui attribuzione di identità si ricorse a punzonature appartenenti al modello Giulietta, ma per meglio puntualizzare il nuovo tipo (10503), si usò il metodo abbandonato con gli ultimi esemplari di detto modello, stampigliando il codice identificativo del progetto anteposto al numero progressivo. C'è da considerare la possibile riconduzione a modelli di produzione, il prototipo oggetto di indagine non può ritenersi l'antesignano della Giulia Spider (tipo 101.2) realizzata da Pininfarina nel 1962 sul pianale della Giulietta Spider. Nemmeno può ritenersi il prototipo della Giulia Sprint GTC perché in questo ca-



decide essere distinta dal prefisso 105.25, e mai si ritiene trattarsi del prototipo della 105 Spider detta Duetto".

LE RICERCHE HANNO PRESO IL VIA DA UNA SERIE DI FOTO IN BIANCO E NERO

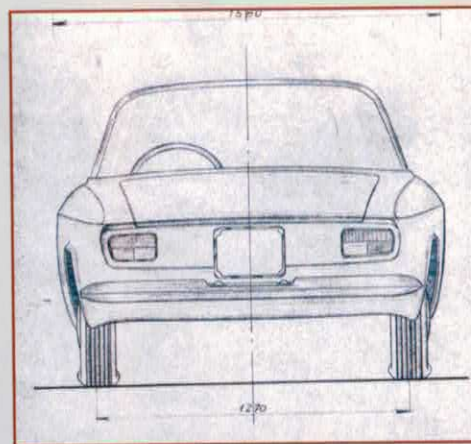
In realtà, il problema della determinazione della genesi e della provenienza (quindi dell'originalità) del prototipo era stato messo dal proprietario all'ordine del giorno prima ancora di iniziare il restauro. Gli studi erano partiti da l'unico documento noto: la foto di una spider prototipo di Bertone delle stesse proporzioni, con portellone parabrezza, di questa stessa vettura ma con frontale e gruppi ottici posteriori della Sprint GT. Indubbia l'originalità del muso attuale, perché così il prototipo era uscito dal guscio, si trattava allora di individuare altre ipotesi e altrettante piste da seguire.



Tornata a nuova vita, è stata presentata con successo a importanti concorsi d'eleganza



Una prima ipotesi teorizzò l'intervento di Giovanni Michelotti tramite la OSI: in effetti la "mano" del restyling poteva apparire la sua, come sembrava indicare il trattamento della calandra che ha effettivamente diversi punti in comune la 2600 De Luxe disegnata da Michelotti e prodotta dalla OSI per conto dell'Alfa Romeo. Edgardo Michelotti, figlio del designer, non trovò però alcuna traccia del prototipo nel suo pur docu-

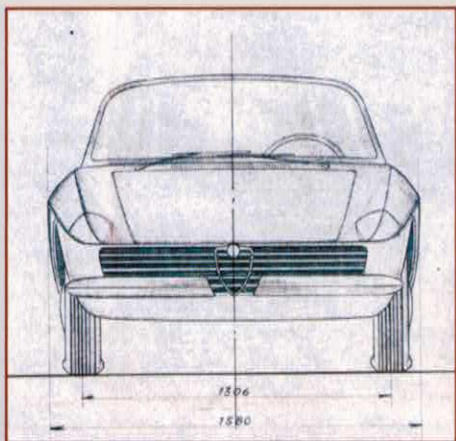


mentatissimo archivio, e la ricerca prese altri corsi. Fu allora che l'architetto Lopresto chiese a Maurizio Tabucchi di determinare l'identità della vettura e accertarne l'originalità.

TAPPEZZERIA ORIGINALE CONSERVATA E VERNICE D'ORIGINE RIPRISTINATA

Tabucchi esaminò la spider misteriosa presso la carrozzeria milanese presso cui il restauro stava per essere avviato e per prima cosa raccomandò, giustamente, di non cambiare tutto quanto poteva essere conservato e recuperato. Così fu salvata, per esempio, gran parte della tappezzeria che non si sarebbe potuta riprodurre con i mezzi e i materiali attuali. Si decise inoltre di salvare il colore bronzo metallizzato trovato sotto una velatura bianca che copriva la vernice originale. Strana coincidenza, fermi restando i limiti delle foto in bianco e nero, si può desumere che anche la Spider prototipo di Bertone fosse dello stesso colore. La perizia di Tabucchi contiene però anche altre importanti conferme. Come la seconda parte, che riguarda l'esame estetico: "La vettura oggetto della perizia rivela un'indubbia eleganza, determinata dall'armonia delle parti anteriore e posteriore unitamente alla fiancata che propone le caratteristiche della Giulia Spint GT e





FARI A SCOMPARSA. ANZI, NO

Qui a destra, una pagina della perizia giurata firmata da Maurizio Tabucchi, storico dell'Alfa Romeo, consulente del Tribunale di Pistoia e, all'epoca, presidente della Commissione Tecnica Nazionale Auto dell'ASI. Qui sopra e a sinistra, due disegni eseguiti dall'autore del design di quest'auto durante il lavoro di progetto: come si vede, per il frontale era stata inizialmente immaginata una soluzione con i gruppi ottici a scomparsa.

MAURIZIO TABUCCHI
CONSULENTE DEL TRIBUNALE DI PISTOIA
PER I VEICOLI STORICI

Via di Pacciana 1 51030 Pistoia

Lo scrivente, consulente del Tribunale di Pistoia per i veicoli storici, nonché presidente della Commissione Tecnica del R.I.A.R (Registro Italiano Alfa Romeo) e vice presidente dell'A.S.I. (Automotoclub Storico Italiano), è stato incaricato dall'architetto Corrado Lopresto, residente a Milano in via Negrolì n. 30, di determinare l'identità e l'autenticità della vettura Alfa Romeo di sua proprietà caratterizzata dal numero di telaio AR*10503*00002*.

Lo scrivente si è pertanto recato una prima volta presso la Carrozzeria Galbiati, dove la vettura si trovava in restauro e l'ha esaminata prima che si ponesse mano alle operazioni di ricondizionamento (allegati da 1 a 8). In quell'occasione, lo scrivente ha raccomandato di riprodurre l'originario colore bronzo metallizzato ancora visibile nel vano motore (allegati 6 e 7) - operazione peraltro del tutto condivisa sia dal sig. Galbiati che dall'arch. Lopresto - nonché di recuperare la selleria autentica e la moquette, elementi non riproducibili soprattutto per la scomparsa dal mercato dei materiali originali, ma anche per la particolare esecuzione, la cui riproduzione può oggi solo avvicinarsi all'originale.

Nel corso di un secondo esame (allegato 9), lo scrivente ha potuto constatare la vettura già in avanzato stato di ricondizionamento, mentre, ad una successiva verifica (allegati

Maurizio Tabucchi consulente del Tribunale di Pistoia



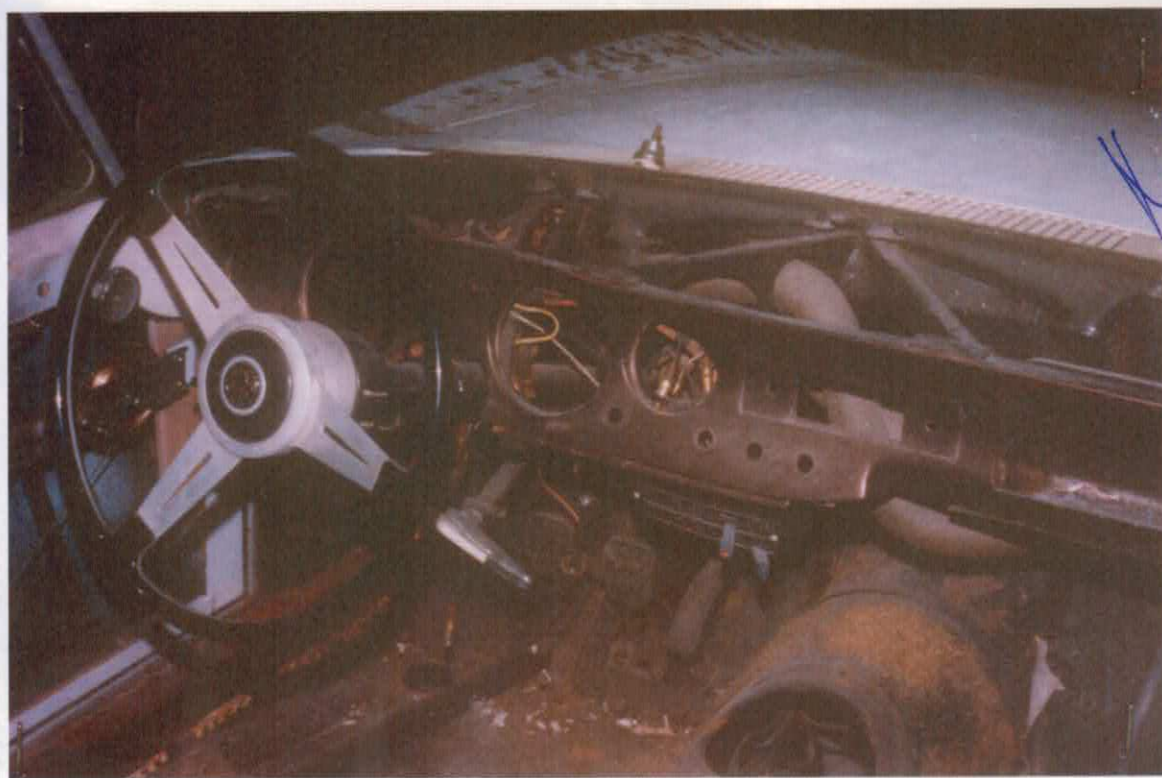
ALLA RICERCA DELLA VERNICE PERDUTA

Nelle foto di queste pagine, la Giulia spider prototipo così come è stata ritrovata, dopo alcuni decenni trascorsi in stato d'abbandono dentro i capannoni dell'Alfa Romeo ad Arese: negli anni la vettura era stata frettolosamente riverniciata in bianco, sovrapponendo questo colore a quello d'origine, il che ha permesso al restauratore di risalire alla tinta di partenza asportando con carta abrasiva fine la tinta bianca in alcuni punti della carrozzeria (nella foto qui sotto).



GTC, pur con le maniglie delle porte più elaborate dell'Alfa Romeo 2600 Sprint. Mentre le fiancate mostrano l'origine Bertone e la mano di Giorgio Giugiaro, all'epoca designer presso il carrozzone, non si può dire altrettanto per l'elaborato ed originale disegno del frontale, della parte posteriore del parabrezza. Esistono alcune foto di un prototipo, inconfondibilmente attribuito a Bertone, proprio la stessa fiancata, lo stesso parabrezza, la stessa conformazione della capote della spider, lo stesso oggetto di ricerca, ma mantiene il frontale e i fari posteriori della Sprint GT e GTC. Non è noto il nome del telaio di questa vettura, ma non è escluso che appartenga al tipo 21503. Può quindi ritenersi ragionevole attribuire a Bertone anche la vettura oggetto di ricerca, se si analizzano la foggia





DALL'ALBUM DEL RESTAURO

Ancora la vettura al suo ritrovamento e, in basso, in fase di restauro: le immagini sono ricavate dal fascicolo che raccoglie l'expertise giurata di Maurizio Tabucchi, la cui firma è visibile sul bordo della foto qui a fianco.

L'Alfa Romeo prevedeva di fabbricare in proprio anche la versione aperta della Giulia G

cofano motore e del baule posteriore, l'andamento della fiancata e il disegno della plancia, del volante, della strumentazione, delle porte, tutti elementi che ricalcano le Giulia Sprint GT e GTC." La perizia continua con l'analisi tecnica mettendo in rilievo i cerchi (con finestrelle ovali) e i freni (a tamburo), che indicherebbero una datazione antecedente il 1962. Evidenziando pure che il motore e il cambio sono della Giulia e rilevando l'anomalia della leva del freno a mano sotto il volante, come nelle Giulietta e non sul tunnel come nelle Giulia.

Continua poi con l'esame dei dettagli della tappezzeria e conclude: "La vettura oggetto di perizia, se posta in produzione, si sarebbe rivelata più elegante della Giulia GTC che, sia pure con quattro posti relativamente comodi, altro non era che una Giulia GT priva del padiglione. Si potrebbe anche ritenere che le parti anteriore e posteriore, che sembrerebbero scostarsi dagli stilemi della Carrozzeria Bertone, ma in ogni caso sono coeve al resto della carrozzeria, possano essere state elaborate presso il Centro Stile Alfa Romeo. Ma si potrebbe anche pensare che siano opera della stessa carrozzeria torinese perché l'esame della lamiera non ha evidenziato giunzioni o modifiche. Il restauro realizzato ha ricondotto la vettura alla tinta originale che ne esalta le forme. Il valore storico della vettura è da ritenersi rilevante".

L'APPORTO DECISIVO VIENE DAL CENTRO SITILE ALFA ROMEO

Compito della perizia era di identificare e di accertare l'identità della vettura rimanendo nel campo delle certezze: giusto quindi che sia astenuta dal dare vigore a semplici ipotesi.

La luce definitiva sarebbe, in realtà, venuta di lì a poco grazie alla passione e all'impegno di un top manager innamorato dell'automobile e in particolare del Biscione, il responsabile del design Alfa Romeo, Wolfgang Egger, e alla concreta collaborazione del Centro Stile Alfa Romeo. Proprio una ricerca condotta dal Centro Stile di Arese tra i suoi ex collaboratori ha



DUE POSTI + DUE

Di notevole impatto estetico l'allestimento dell'abitacolo e del posto di guida della Giulia spider prototipo: in fase di restauro i materiali di rivestimento, oggi non più reperibili né replicabili con la necessaria fedeltà, sono stati conservati.





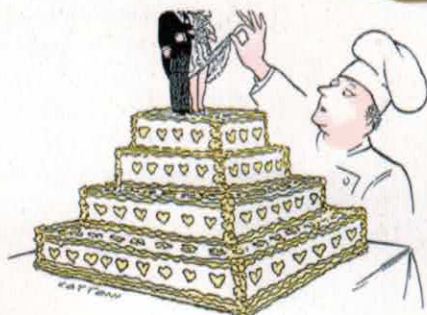
infatti permesso di appurare che le varianti frontale e sulla coda della vettura sono opera di Ernesto Cattoni. Il cui nome è oggi abbinato alle felici vignette che gli hanno procurato la definizione di poeta dell'umorismo per la leggerezza delle soluzioni grafiche in confronto ai testi di alto spessore trattati: le sue opere, prevalentemente senza parole, sono pubblicate da testate di primissimo piano come Famiglia Cristiana, Paris-Match, Epoca, Il Corriere della Sera, Le Figaro, Tempo, Panorama. Nato a Milano nel 1936, Cattoni si era formato artisticamente presso la Scuola d'Arte di Losanna, quindi aveva lavorato per 35 anni presso il Centro Stile dell'Alfa Romeo. Le differenze fra un suo disegno, fortunatamente ritrovato, e la Giulia Spider convenne realizzata mostrano quanto il designer sia stato attento alle richieste della Casa milanese, rinunciando all'idea dei fari a scomparsa in favore di una soluzione meno costosa e più praticabile nella produzione in serie. Probabilmente per un analogo motivo commerciale, Cattoni fu spinto a cercare nel frontale un percepibile family feeling con l'Alfa Romeo 2600 De Luxe.

Ma perché l'Alfa realizzò questo prototipo

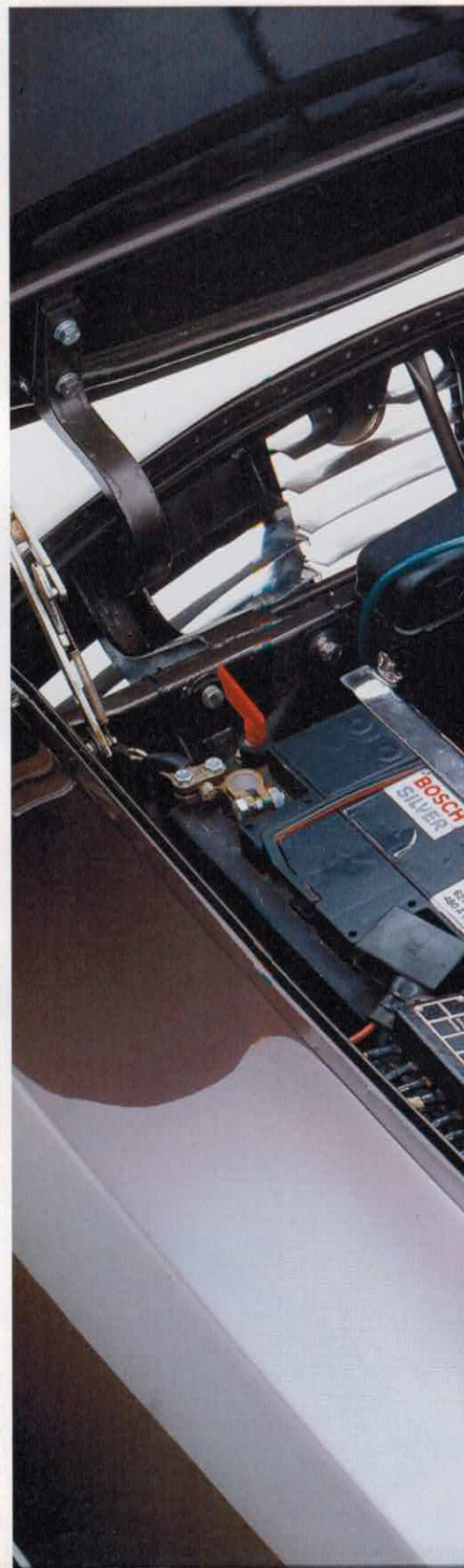


**ERNESTO CATTONI,
DESIGNER E UMRISTA**

L'autore della Giulia spider prototipo, il designer milanese Ernesto Cattoni, ripreso accanto a una delle vetture-laboratorio da cui è stato ricavato l'esemplare che *Automobilismo d'Epoca* presenta in queste pagine. Forte di una carriera di 35 anni presso il Centro Stile dell'Alfa Romeo, Cattoni è oggi più noto al grande pubblico per le sue vignette umoristiche, in genere senza parole, un esempio delle quali è riprodotto in queste stesse pagine.



po? Per rispondere bisogna tornare nel ca-
po delle ipotesi. Il nuovo stabilimento di A-
se, inaugurato ai tempi della Giulia, aveva
mentato di molto la capacità produttiva d-
la Casa, il che avrebbe permesso al Biscione
realizzare in proprio anche le versioni deri-
te dai modelli di grande serie. Il ritardo (ci-
quattro anni) tra il lancio della Giulia di se-



(1962) e quello della spider Duetto (nel 1966) lascia supporre che i dirigenti della Casa fossero inizialmente orientati a produrre in autonomia anche la versione aperta della vettura: e l'intervento del Centro Stile si spiega come un tentativo di dare alla spider un'immagine autonoma rispetto alla Sprint GT coupé, pur conservandone la struttura di base e parte dei

lamierati. La storia racconta però che l'enorme successo (probabilmente neppure messo in preventivo) delle Giulia berlina e GT saturò ben presto le capacità produttive dello stabilimento di Arese, spianando la strada alla produzione della spider di nuovo, come ai tempi della Giulietta, a cura di un carrozziere esterno: Pininfarina, una volta di più.

MECCANICA DELLA GIULIA SPRINT DI SERIE
Sotto il cofano della Giulia spider prototipo è alloggiata la meccanica standard della Giulia Bertone: il classico 4 cilindri fa Romeo bialbero in lega leggera da 1.586 cc.

