



Buona la *seconda*

Creato su richiesta dell'importatore americano Max Hoffman, il prototipo di Giulietta Spider ideato dalla Bertone sul telaio accorciato della Sprint è un capolavoro stilisticamente ancora attuale. Bertone ne realizzò due esemplari: fu scelto il secondo, più vicino a un prodotto di serie. Oggi è tornato all'antico splendore *di Alessandro Rigatto*





Prima che la Pininfarina si vedesse affidare il compito di disegnare e realizzare la versione Spider della Giulietta, almeno due autorevoli cimenti italiani avevano evidenziato le notevoli possibilità d'impiego e di trasformazione del telaio che aveva debuttato sulla Sprint nel 1954. Ambedue prendono forma alla Carrozzeria Bertone, ma hanno stile e funzione completamente differenti, pur condividendo l'impostazione convertibile. Il fatto che la fama di solo una di loro sia giunta intatta ai giorni nostri ha una precisa ragione: la cosiddetta Spider Cabriolet ottenuta da Bertone semplicemente eliminando il padiglione della Sprint non convinse gli uomini del Portello, che nutrivano ben altre ambizioni per questo modello. Tutt'altro esito ebbe invece, ancor prima, il progetto stimolato dall'importatore nordamericano Max Hoffman, che aveva indetto una sorta di gara d'appalto per ricavare una spider sulla base del telaio Giulietta Sprint, accorciato da 2380 a 2250 mm.

Hoffman è noto per esser stato l'ideatore di alcune delle più belle vetture sportive europee, come la Mercedes-Benz 190 SL e la Porsche 356 Speedster, perché la sua particolare sensibilità commerciale lo portava a intuire con largo anticipo le possibilità di successo, specialmente sul ricco mercato californiano, di talune vetture, soprattutto con carrozzeria convertibile. Ma pochi sanno che lo stesso Hoffman è tra i papà dello splendido prototipo Giulietta Spider carrozzato Bertone.

Presso lo stilista torinese il compito di dar forma a una spider a due posti, compatta e aggressiva, con linee fortemente personali e ben

distanti da quelle della Sprint, venne affidato a Franco Scaglione, autore, tra l'altro, nello stesso periodo dei tre prototipi B.A.T. e, nel 1954, della spettacolare Alfa Romeo 2000 Sportiva (declinata nelle versioni Coupé e Barchetta competizione) e della Arnolt Bristol "barchetta" e coupé. Motivi estetici quali il frontale molto affusolato, i fari circolari, carenati in plexiglas o no, in posizione avanzata, lo sbalzo anteriore ridotto ai minimi termini, il posto guida arretrato e le pinne posteriori che sovrastano la coda arrotondata sono comuni a tutte le citate creazioni di Scaglione di quel periodo, ma il prototipo della Giulietta Spider ha la particolarità di risultare l'unico cimento che fa riferimento a una vettura compatta, con motore di cilindrata medio-piccola.