

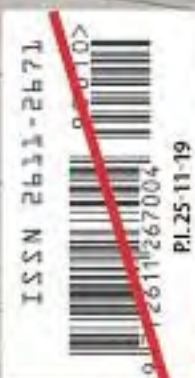
IL GARAGE DE

# L'ALFISTA

Anno 3 - n. 11 - gen-feb 2020



## Alfa 164 Q4: la furia del Biscione



**TUTTA L'EUROPA  
IN UNA GIULIA**



**V6 BUSSO,  
I SUOI PRIMI 40 ANNI**



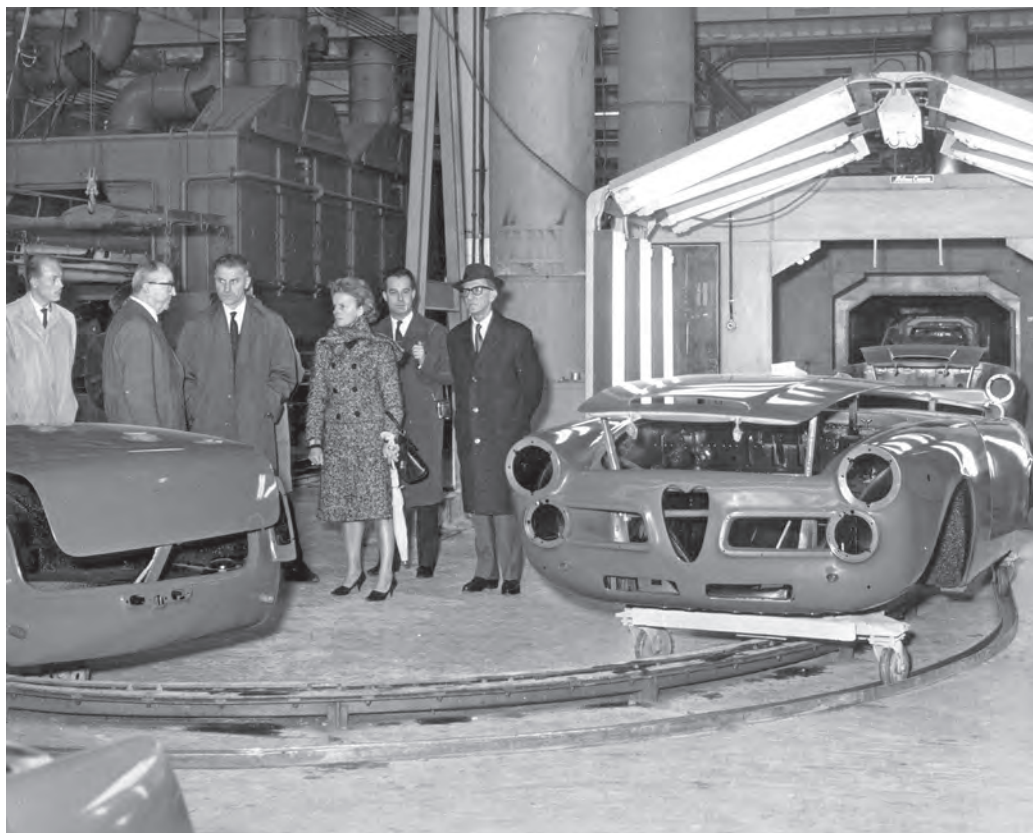
**CORRADO LOPRESTO,  
SIGNORE DEL RESTAURO**

Dimpresse Anno 3 - n. 11 - gennaio-febbraio 2020 - Italia € 5,90 - EU € 8,90 - UK € 8,90 - CH fr. 8,90 - USA, USA \$ 9,95 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 35/2003 (cosentino) art. 1, comma 1, lett. a) - D.L. 35/2003 (cosentino) art. 1, comma 1, lett. a)

# Da 2000 a 2600 Spider: il crepuscolo della Touring

La famosa carrozzeria lombarda ottenne un clamoroso successo di vendite con la 2000, e di pubblico con la sua evoluzione 2600. Ma il rapporto con l'Alfa Romeo s'incrinò. E nel 1966 chiuse

“L'Alfa Romeo sei cilindri 2600 costituisce un avvenimento per il mondo automobilistico perché segna l'inizio della produzione in serie di un tipo di vettura ella potenza e dalle elevatissime prestazioni che sono appannaggio di alcune limitate produzioni di eccezione (...). L'Alfa Romeo 2600 è la vettura dell'uomo moderno, che deve riposare viaggiando". È con queste parole che nel depliant dedicato alla 2600 Spider la Casa del Biscione parla di quella che, negli anni '60, è la sua versione di punta e che avrà una sostituta solo dopo un lungo cammino e un decennio di attesa, l'Alfa 6 nata col motore V6 nel 1979.





Ma qui siamo ancora negli anni '60 e, in particolare, l'Alfa vuole il massimo per la sua ammiraglia. Tanto che la carrozzeria della Spider nasce in casa Touring. Grazie a Giovanni Bianchi Anderloni, erede della famiglia che fu fondatrice e proprietaria della Touring nonché conservatore del Registro Internazionale Touring Superleggera (RITS), possiamo pubblicare le immagini originali dei progetti che portarono all'evoluzione

della scocca 2000 in quella 2600. Apparentemente, come si sa, le due vetture sembrano simili: il dettaglio erenza dei cofani motore, due prese d'aria sul cofano della 2000 per far respirare il Bialbero 4 cilindri progettato da Giuseppe Busso; e una, molto grande, per far respirare la 2600 col Bialbero 6 cilindri in linea. Oltre, naturalmente, a erenze nella forma delle feritoie del frontale.

Accanto: la 2000 Spider Touring con la nostra Michela apparsa sul secondo numero del giornale. Tra le differenze con la 2600 anche il paraurti, qui doppio. Sotto: la 2600, foto dell'Archivio famiglia Bianchi Anderloni. Grazie a Giovanni che ci ha permesso di pubblicarle. Nell'altra pagina, in alto: il reparto verniciatura alla Touring in quel di Nova Milanese (MI). In basso, foto a colori: la 2000 Spider Touring. Come si vede, le due vetture si assomigliano molto anche se per la 2600 furono fatte leggere correzioni su pinne posteriori e frontale anteriore, più sfuggente. La 2600 ha il paraurti integrale e feritoie diverse, come si nota dalle immagini pubblicate

### PRIMA VENNE LA 2000

Il numero 38 dei Quaderni del RITS, pubblicato a dicembre 2013, racconta innanzitutto la genesi della

'50 l'Alfa Romeo decide di sostituire la 1900 con la 2000 berlina. La nuova auto dovrà o e maggiore eleganza, comodità e prestazioni

onti devono quadrare: resta lo stesso motore da 1975 cc della 1900 Super, aumenta soltanto il rapporto di compressione per guadagnare più potenza. Cambia ovviamente il design della vettura, molto comoda e in grado di o e sei posti a sedere veri: la magia non si ripete, questa 2000 (da non confondersi con la 2000 nata da una costola della Giulia nel 1971) raggranella dati di vendita molto bassi e tutto questo mentre è già allo studio il nuovo 6 cilindri da 2584 cc.

Mentre questo accade, la Touring inizia a progettare la Spider 2000: con un lavoro durat '56 in poi, viene realizzato il modello in gesso in scala 1:1 per accelerare e durante il 1957 la nuova Spider vede la luce: messa in vendita nel 1958, sarà prodo 1961

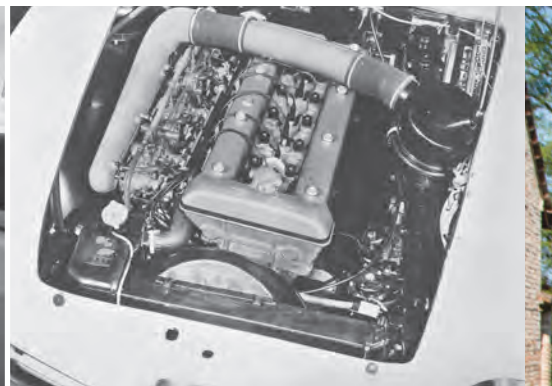


## LA NOSTRA STORIA

con un successo clamoroso. Vengono infatti costruite 3.443 Spider contro 2.804 Berline e solo 700 coupé Sprint Bertone. Sebbene prodotta da Touring, la Spider de a non sarà Superleggera, ossia con la carrozzeria in lega leggera e gli accorgimenti per mangiare peso e rendere più veloce la vettura che avevano fatto la fortuna della Touring nel passato; per motivi economici l'Alfa impone la costruzione in lamiera anche se esistono foto di un prototipo che, sul cofano motore, porta la scritta Superleggera. Va bene l'esemplare di preserie, ma al Portello devono far quadrare i conti. In compenso malgrado il motore da 1975 cc della Berlina dotato però di due carburatori doppiocorpo e una potenza elevata quindi a 115 CV; passo più corto di 22 cm rispetto alla Berlina, ma stesse dimensioni delle carreggiate. Cambio uguale, cinque marce sincronizzate più retromarcia ma qui comandato a cloche (leva al volante per la Berlina); un peso ridotto di 160 kg e tutto quest

velocità massima in più per la Spider: 175 contro 160. La presentano al Salone di Torino nell'ottobre del '57 e le consegne iniziano nei primi mesi del '58.

Poi l'Alfa pensa anche all'America: la 2000 diventa 2000 Spider America con piccole etichette: cofano motore con le prese d'aria ravvicinate e modanatura cromata in mezzzeria, paraurti ad assorbimento d'urto con rostri cromati e inserto in gomma; sul cofano posteriore e sopra il portatarga è presente il marchio alato Touring Superleggera al posto della scritta Alfa Romeo



Ancora le foto dell'Archivio famiglia Bianchi Anderloni. In alto, da sinistra senso orario: l'abitacolo, qui è stato aggiunto il maniglione passeggero; il motore 6 cilindri in linea da 2584 cc e 144 CV di potenza; il "lato B" della 2600, un'opera d'arte. La versione America montava, al posto della scritta "Alfa Romeo 2600", lo stemma della Carrozzeria Touring e altri particolari per adeguare la vettura italiana alla circolazione sulle lunghe strade degli USA

2000: contamiglia al posto del tachimetro e fanaleria posteriore secondo norme USA. Sarà un successo.

### NASCE LA 2600

Nel frattempo gli ari della Touring stanno andando bene: pian piano la produzione è cresciuta nei primi anni '60 al punto da spingere alla costruzione di un nuovo stabilimento a Nova Milanese. Un mezzo passo azzardato:

di Arese, lo stabilimento viene costituito per produrre non solo la 2600 Spider ma anche la coupé 2000 Prahò, che però non verrà mai deliberata e l'unico prototipo verrà salvato nel 2011 da Corrado Lopresto. Invece per la 2600 le cose andranno più o meno secondo i piani.

La 2600 Spider nasce anche

in seguito alle critiche lanciate alla progenitrice 2000: bella, splendida, ma il motore o e una pot te per un'Alfa di quella categoria. È così che Busso progetta un 6 cilindri in linea che esprime 144,5 CV a 5900 giri /1' e una coppia massima di 18,8 kgm a 2000 giri /1'. Stavolta le prestazioni salgono: la velocità passa da 175 a 200 km l'ora e il motore 6 cilindri o e una ripresa notevole anche nelle marce superiori. Con quest'evoluzione, la vettura adotta per i primi 1.310 esemplari l'impianto frenante misto: dischi anteriori e tamburi al retrotreno; dalla numero 1.311 in poi i dischi diverranno 4. Da notare che la 2000 aveva montato, per tutta la sua carriera, 4 tamburi. Arese chiede di mantenere il più possibile per motivi



## Dati tecnici 2000 Spider, 1958-1961

**Motore:** 4 cilindri in linea, alesaggioxcorsa (mm) 84,5x88; **cilindrata** (cc) 1975, **potenza** a 5700 giri /1' (DIN) 115; **velocità massima** (km/h) 175

### DATI TECNICI 2600 SPIDER, 1962-1965

UGUALI ALLA 2000, TRANNE:

**Motore:** 6 cilindri in linea, alesaggioxcorsa (mm) 83x79,6; **cilindrata** (cc) 2584, **potenza** a 5900 giri /1' (DIN) 145, (SAE) 165; **velocità massima** (km/h) oltre 200



economici tutti i lamierati principali della 2000, della quale la 2600 sarebbe stata in fondo un'evoluzione. Uguale anche il telaio, sia pure con i supporti del motore 6 cilindri. Viene approntato un primo prototipo, la cosiddetta "intermedia", con un frontale più basso e sfuggente, la presa d'aria alta, la mascherina frontale. Le pinne posteriori hanno la modanatura cromata: ma la vettura non piace e sparisce letteralmente: Anderloni riferisce di aver ricevuto notizia del ritrovamento del prototipo, ma l'analisi delle fotografie a una vettura di serie. Però alcune tendono di risparmiare sui costi di produzione: le pinne vengono

leggermente abbassate, il paraurti anteriore è a pezzo unico, si riducono i fregi cromati. E poi la presa d'aria sul cofano incernierato anteriormente, più avanzata e alta, per far respirare meglio il propulsore. Interno e cruscotti sono invariati rispetto alla 2000, ma c'è il maniglione per il passeggero.

### FINE DELLA STORIA

Omologata come 2+2, la 2600 Spider viene prodotta dall'inizio del 1965, con numeri un po' più bassi anche a causa delle condizioni economiche dell'Italia (nel '64 si innesca la cosiddetta "congiuntura", con la battuta d'arresto alla crescita vigorosa del boom) e le scelte dell'Alfa, sempre più tese al mercato medio con la nascita della Giulia TI

A sinistra: ancora la 2000 Spider Touring; accanto, la 2600 con il bellissimo hard top concepito dalla Touring. La Spider diventa così un elegantissimo coupé. Touring dovette contenere i costi su richiesta Alfa Romeo, modificando poco - ma in modo molto saggio - la carrozzeria della 2000. Non fu possibile però costruire queste auto col brevetto Superleggera in alluminio: è anche per questo che la 2000 è accusata di essere un'auto un po' "pigra"

nel 1961, anno prodotti 2.253 esemplari in totale, di cui 103 con guida a destra e con freni che abbiamo già indicato. Ebbe però un grande successo di pubblicità nelle pubblicità più gettonate e popolari dell'epoca. E rappresentò una storia per la Touring, che subì anche un cambiamento di rotta dell'Alfa, più orientata adesso a dare lavoro ai carrozzieri torinesi. A Touring restò la Giulia GTC, appena 1000 esemplari previsti ma fermatasi a 600 per contrasti tra Carrozzeria e Alfa; venuto meno anche il rapporto con il Gruppo Rootes (fallito) che possedeva Hilmann e Sunbeam, il 31 dicembre 1966 l'attività venne chiusa.

Antonino D'Anna

