

Silvia Baruffaldi

Un'automobile simbolo

"An Alfa Romeo Spider is never a derivative, but a car with its own distinct character." Wolfgang Egger, director of the Arese based marque's design centre speaks of the new two-seater Alfa with evident affection. "The Spider is the jewel in the crown of our range of sports oriented cars. It is a symbol, because it expresses the ideas of freedom and open air motoring – concepts that will never go out of fashion – more than any other category of car."

For these reasons, and to maintain styling coherence with the other three cars in the family sharing the Premium platform – the 159 saloon, the 159 Sportwagon and the Brera coupé – the Spider is a true cabriolet, with a canvas soft top. "The coupé-cabriolet solution, which is so popular with our competitors, would not have made sense for us, because we already have a coupé. This choice was consistent with Alfa Romeo history, and recreates the same concept of a diversified range pioneered by the Giulietta, with different cars catering to different perceptions of the sports car, from the saloon to the pure coupé, not weighed down by cumbersome mechanical addenda and closer to the true gran turismo ideal."

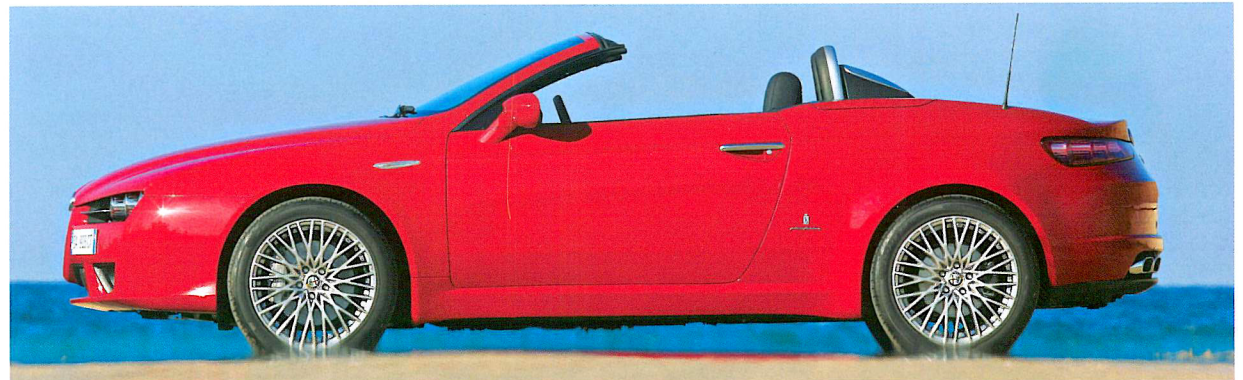
The development of the Spider started in 2002 as part of Project 946, which also gave rise to the Brera. "The idea of simply chopping the roof off a coupé was never even entertained", continues Egger. "The car had to grow in size, performance and technological content, just like the rest of the range. Moreover, it had to express the romantic side of the sports car." After the first styling models, the design of the tail was revised to make it less tall. "The tail had to be distinctly different from the coupé in appearance and character, so it became more three dimensional and sculpted. In particular, we wanted it to be slightly evocative of the Giulietta, which explains the upper musculature dominating the area above the waistline and melting away towards the trailing edge of the tail, with a hint of a spoiler on the boot lid."

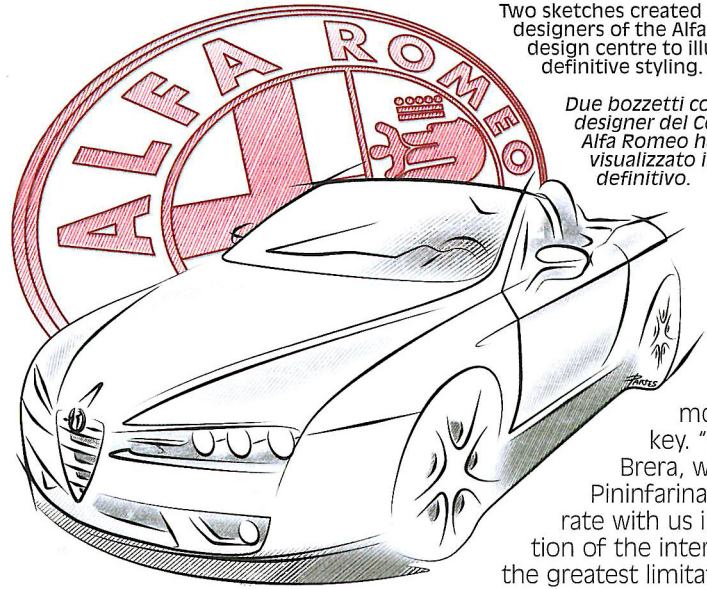
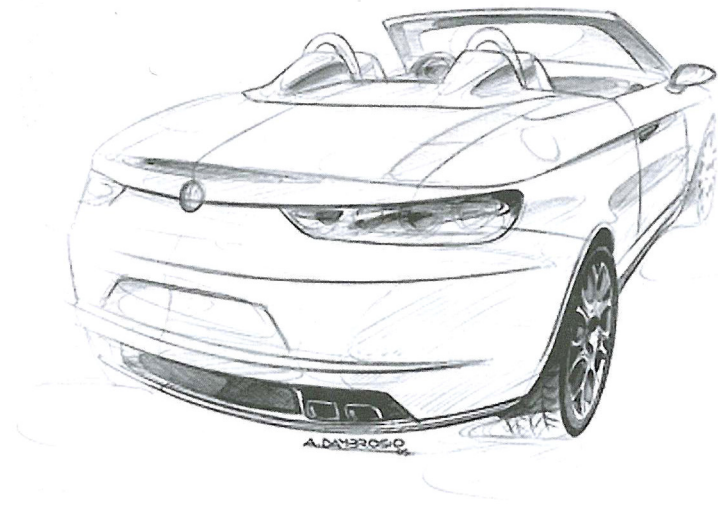
The interior also features recognisable family traits, but in a



The new Alfa Spider is a generously proportioned two-seater with distinctively original styling for the tail that is contemporary yet also draws inspiration from certain models of the past, such as the Giulietta. Based on the Premium platform, which it shares with the other three models in the family (159 saloon, 159 Sportwagon and Brera), the Spider will also be available in future with a turbodiesel engine the first time for an Alfa Romeo Spider.

La nuova Alfa Spider è una due posti di dimensioni generose e un design della coda molto connotato, contemporaneo ed inedito ma ispirato al tempo stesso ad alcuni modelli del passato, come la Giulietta. Basata sulla piattaforma Premium, che condivide con le altre tre vetture della gamma (159 berlina, 159 Sportwagon e Brera), sarà disponibile in futuro anche con motore turbodiesel impiegato per la prima volta su una spider Alfa Romeo.





Two sketches created by the designers of the Alfa Romeo design centre to illustrate the definitive styling.

Due bozzetti con cui i designer del Centro Stile Alfa Romeo hanno visualizzato il tema definitivo.



The soft top and its automated electro-hydraulic mechanism. The soft top is offered in blue and black to complement the ten available bodywork paint colours and the interior trim (below, a view of the dash).

La capote è ad azionamento automatico, per mezzo di un impianto elettroidraulico. Due le varianti cromatiche per la tela, nero e blu, da abbinare con i dieci colori della verniciatura esterna e a seconda dell'allestimento interno della vettura (sotto, una vista della plancia).

more personal key. "As with the Brera, we asked Pininfarina to collaborate with us in the definition of the interior. One of the greatest limitations was the dash, which was derived from the saloon, but much was done to lighten the ambience as a whole by redesigning the lower console. This meant that we had to sacrifice some storage space, but in compensation, the Spider has two large lockable compartments behind the front seats, which was deemed a more apt solution for the type of car."

Once the styling was signed off, the project was developed by Pininfarina, which builds the car at its San Giorgio Canavese plant near Turin, alongside the Brera. The two cars share the same front, flanks, doors and light clusters. Specific to the Spider are the tail and boot, the rear arches and, of course, the canvas top and the U-shaped cover closing the compartment where the roof is stowed.

The new roadster has grown significantly with respect to the previous Spider (presented in 1995 and designed and built by Pininfarina together with the GTV coupé). Measuring 4.39 metres in length and 1.83 in width, the car offers plenty of room for its two occupants and, at last, a decent boot, with 253 litres of space with the roof up or down. This aspect was more important than it may appear, as Egger points out: "Effectively, the previous model was handicapped by a lack of boot space, so a larger luggage area – in keeping with the category of car – was one of the priorities for the project."

Spiders have always played a significant role in Alfa Romeo history. "This is a history interwoven with Italian elegance", remarks Egger, recalling some of the car's prestigious and much loved ancestors. "In terms of romance, this Spider draws inspiration from the Duetto. But in terms of proportions, it is closer to the 2600



Spider." The Pininfarina badge on the wings also echoes tradition: "This has appeared on all models, from the Giulietta to the Duetto and the most recent Spider, including a few concept cars, such as the 1998 Dardo: it symbolises the significant path that Alfa Romeo and Pininfarina have shared over decades of work." ■■■



Two drawings from the Alfa design centre and, below, two by Pininfarina for the definition of the interior and the seats.

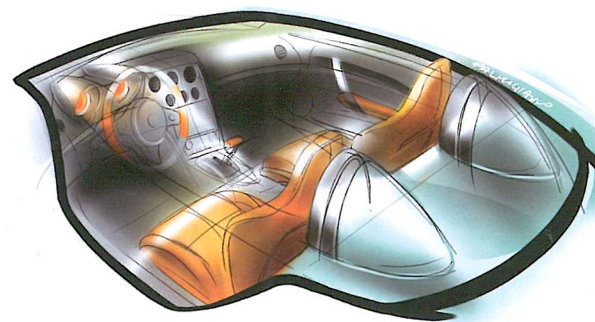
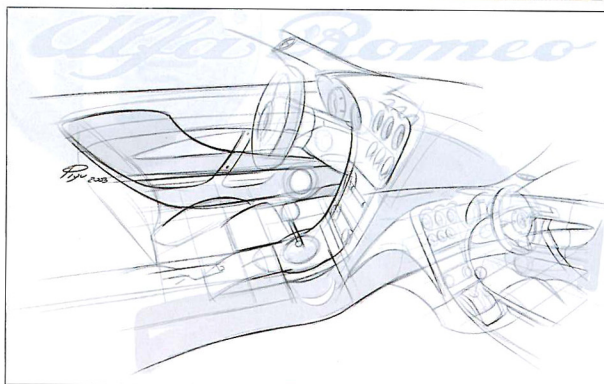
Due disegni del Centro Stile Alfa e, più sotto, due della Pininfarina per la definizione degli interni e lo studio per i sedili.

Un'automobile simbolo

«Una Spider Alfa Romeo non è mai un derivato, ma un'auto con un proprio carattere». Wolfgang Egger, direttore del Centro Stile del marchio di Arese parla della nuova due posti Alfa con un affetto particolare. «La spider è un po' l'incoronazione per una gamma di vetture sportive, il gioiellino della collezione. E' un simbolo, perché rende più di ogni altra tipologia l'idea della libertà, del viaggio all'aria aperta, un tema che non perderà mai di fascino».

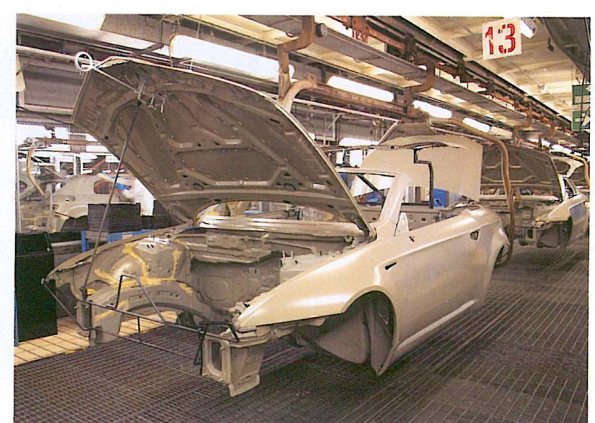
Per queste ragioni, e per coerenza con le altre tre vetture della "famiglia" – le berline 159, 159 Sportwagon e il coupé Brera, tutte basate sulla piattaforma specifica Premium – la Spider è una vera auto scoperta con capote in tela. «La soluzione del coupé-cabriolet, assai diffusa presso molti concorrenti, non avrebbe avuto senso per noi, perché avevamo già un coupé nella gamma. E' una scelta di base coerente con la storia dell'Alfa Romeo, poiché riprendiamo la gamma ideale, quella che era già tipica della Giulietta: vetture diverse per diversi tipi di sportività, dalla berlina al coupé puro, non appesantito da meccanismi, più vicino quindi al concetto di granturismo».

La gestazione della Spider prende il via nel 2002 nell'ambito del Progetto 946, da cui nascerà anche la Brera. «Non è mai stata considerata l'ipotesi di un semplice coupé con tetto tagliato», prosegue Egger. «Come dimensioni, prestazioni e tecnologia doveva crescere come il resto della gamma. In più, doveva rendere quell'aspetto romantico di sportività». Dopo un primo modello di stile, si decide di rivedere il disegno della parte posteriore per renderla meno alta. «La coda doveva distinguersi dal coupé con decisione, e anche con un suo carattere. Così è diventata più tridimensionale, più scolpita. In particolare, si voleva che l'anca ricordasse un po' la Giulietta: ecco il perché del muscolo superiore che sovrasta la



Above and left, three views of the definitive model. Below, two images of the construction of the car at the Pininfarina plant in San Giorgio Canavese.

Sopra e a sinistra, tre viste del modello definitivo. In basso, due momenti della costruzione della vettura nello stabilimento Pininfarina di San Giorgio Canavese.



linea di cintura e sfuma verso l'estremità della coda, coinvolgendo l'accento di spoiler sul baule».

Anche l'interno presenta dei "connotati di famiglia", ma con una sua specificità. «Così come per la Brera, abbiamo chiesto alla Pininfarina di collaborare con noi al disegno dell'abitacolo. Un grosso vincolo era costituito dalla plancia, derivata dalla berlina, ma si è lavorato molto per alleggerire l'insieme ridisegnando il mobiletto inferiore. Questo ha comportato la riduzione di alcuni vani portaoggetti, ma dietro ai sedili la Spider è dotata di due ampi cassetti che possono essere chiusi a chiave, una soluzione più adatta per questo tipo di vettura».

Una volta congelato lo stile, lo sviluppo è stato condotto dalla Pininfarina, cui è affidata la produzione nel suo stabilimento di San Giorgio Canavese (Torino), dove viene costruita anche la Brera. Le parti condivise tra le due vetture riguardano l'anteriore e la vista laterale sino alle porte incluse, nonché tutti i gruppi ottici. I componenti specifici sono nella coda, con il baule, i parafranghi posteriori e, naturalmente, la capote e il copricapote a U che chiude l'apposito vano di alloggiamento.

Rispetto alla precedente Spider (presentata nel 1995, disegnata e prodotta da Pininfarina insieme al coupé GTV), la nuova roadster presenta un incremento dimensionale significativo. Lunga 439 cm e larga 183, offre un comodo spazio a bordo per i due occupanti, nonché un vano per i bagagli finalmente più ampio, con 253 dm³ di spazio disponibile sempre, a capote aperta o chiusa. Un aspetto che non andava trascurato, come conferma Egger: «In effetti la precedente presentava lo svantaggio di un bagagliaio troppo ristretto, quindi un vano più grande, adeguato al posizionamento della vettura, era tra le priorità del progetto».

Le spider hanno sempre avuto un ruolo di rilievo nella storia Alfa Romeo. «E' una storia intessuta di eleganza italiana», osserva Egger ricordando alcune delle prestigiose, e molto amate, antenate. «Per l'ispirazione romantica, questa Spider si ricollega al Duetto. Ma in termini dimensionali, si riallaccia invece alla 2600 Spider». Anche il logo Pininfarina apposto sulla fiancata rientra nella tradizione: «Dalla Giulietta al Duetto, fino all'ultima Spider, passando anche per alcune concept car, come la Dardo del 1998: è un percorso importante quello che Alfa Romeo e Pininfarina hanno condiviso in tanti anni di lavoro». ■■■

ROMANTIC TRADITION

Tradizione romantica



Above, the 2600 Spider, 1962-'65, a soberly elegant creation from Carrozzeria Touring. It could have had a hard top instead of the canvas hood.

Sopra, 2600 Spider, 1962-'65, sobria ed elegante creazione della Carrozzeria Touring. Oltre alla capote in tela, poteva essere dotata anche di un tettuccio rigido.



Two cars signed by Pininfarina: above, the Giulietta Spider, 1955-'62, presented in Milan in 1955 and then, a few months later, in its final version at the Paris Motor Show. It was also highly successful in the United States. Left, the Alfa Spider, 1983-'89, heir to the Duetto tradition of the Sixties.

Due vetture firmate da Pininfarina: sopra, la Giulietta Spider, 1955-'62, presentata a Milano nel 1955 e, qualche mese più tardi, in versione definitiva al salone di Parigi. Ebbe un grande successo anche negli Stati Uniti. A sinistra, l'Alfa Spider, 1983-'89, erede della tradizione della Duetto degli anni Sessanta.



Alfa Romeo Spider, 1995-2005, right in the original version, below in the 2003 restyling. It was designed by Pininfarina together with the GTV coupé and, like the GTV, was characterised by a wedge shape and ascending side grooving.

Alfa Romeo Spider, 1995-2005, a destra nella versione originale, sotto nel restyling del 2003. È stata disegnata dalla Pininfarina insieme al coupé GTV e come questa era caratterizzata da una forma a cuneo e da una scalfatura laterale ascendente.

