

# LA STORIA DELL'ALFA ROMEO DAL 1910 AI GIORNI NOSTRI

La storia dell'Alfa Romeo, Casa automobilistica italiana nota per la produzione di autovetture a carattere sportivo, iniziò il 24 giugno 1910 con la fondazione a Milano dell'ALFA (acronimo di "Anonima Lombarda Fabbrica Automobili").

Nel 1918 l'azienda cambiò nome in "Alfa-Romeo" in seguito all'acquisizione del controllo della società da parte dell'industriale napoletano Nicola Romeo.

Nel 1933 la proprietà dell'Alfa Romeo passò, attraverso l'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), allo Stato italiano, a causa del forte indebitamento che la società aveva contratto con le banche a partire dal decennio precedente. L'Alfa Romeo continuò a produrre vetture in modo semi artigianale fino all'inizio degli anni cinquanta, quando si trasformò in un'industria automobilistica vera e propria grazie all'introduzione della catena di montaggio nei reparti produttivi. A partire da questo decennio l'Alfa Romeo conobbe una fase di crescente successo che raggiunse il suo culmine negli anni sessanta.

Negli anni settanta ci fu invece un'inversione di tendenza che causò una profonda crisi. I conti in rosso portarono poi lo Stato italiano, nel 1986, a vendere la Casa automobilistica al gruppo Fiat. Il rilancio dell'Alfa Romeo avvenne infine nella seconda parte degli anni novanta.

## L'ALFA

Le origini dell'Alfa Romeo hanno ascendenze francesi e napoletane. La genesi del marchio è infatti collegata alla fondazione della **Società Italiana Automobili Darracq**, che fu costituita a Napoli il 6 aprile 1906. L'avventura imprenditoriale si rivelò però subito irta di difficoltà soprattutto a causa dell'elevata lontananza della città di Napoli dalla Francia. Per questo motivo, il 12 gennaio 1907 l'ingegnere **Felice Grondona** (direttore tecnico), presentava al Comune di Milano il progetto per la costituzione di un nuovo stabilimento che prese forma al numero 47 della Strada Portello, l'attuale via Traiano. Il primo insediamento industriale che fu all'origine dell'Alfa Romeo, e che rimase attivo fino al 1986, fu edificato su un vasto piazzale confinante con le aree che avevano ospitato l'Expo 1906. Le difficoltà però continuarono, e le vendite si dimostrarono insufficienti a garantire la sopravvivenza dell'attività produttiva. A causa di questi problemi, già alla fine del 1909 la società fu

posta in liquidazione e fu poi rilevata da alcuni imprenditori lombardi, che la acquistarono nel 1910 insieme a **Ugo Stella**, che partecipò alla transazione ed ebbe un ruolo determinante per la nascita dell'**A.L.F.A.**

Il cambio di proprietà ebbe luogo il 24 giugno 1910 e nell'occasione l'azienda mutò il nome da Società Italiana Automobili Darracq, in ALFA (acronimo di "Anonima Lombarda Fabbrica Automobili"). Il nome scelto richiamava la prima lettera dell'alfabeto greco, volendo sottolineare l'inizio di una nuova avventura industriale. A questo punto la nuova dirigenza riconobbe l'esigenza di rivedere completamente i propri modelli, adattandoli alle esigenze del mercato italiano e quindi decise di assumere Giuseppe Merosi, un progettista piacentino con all'attivo diverse esperienze nella nascente industria automobilistica italiana. A Merosi, che divenne perciò il primo responsabile tecnico della neonata casa automobilistica, fu affidato il compito di progettare un modello di autovettura totalmente nuovo.

Nell'occasione venne anche disegnato il primo logo dell'azienda. Abbozzato da Merosi stesso, il marchio ricordava i legami dell'ALFA con la città di origine: da un lato il serpente visconteo (il "biscione"), dall'altro la croce rossa in campo bianco, simbolo

medioevale di Milano. Attorno ai due emblemi erano presenti le diciture "ALFA" e "MILANO" divise da due nodi sabaudi in onore alla Casa regnante italiana dell'epoca (Savoia).

Il nuovo modello fu lanciato già nello stesso anno in cui venne effettuato il cambio di proprietà.



Un'ALFA 24 HP del 1910 carrozzata da Castagna Milano.

Progettata da Merosi, l'ALFA 24 HP

possedeva un motore in linea a quattro cilindri e valvole laterali, da 4.084 cm<sup>3</sup> di cilindrata che erogava 42 CV di potenza (i 24 HP nel nome del modello si riferivano invece alla potenza fiscale). La 24 HP venne progettata considerando i difetti dei modelli Darracq, e pertanto fu dotata di una struttura molto robusta e di un motore potente che permetteva alla vettura di raggiungere la ragguardevole velocità (per l'epoca) di 100 km/h. Il modello garantì l'affidabilità grazie ai collaudi preliminari che furono effettuati prima del lancio per volere di Giuseppe Merosi, e quindi le vendite dell'ALFA cominciarono gradualmente a crescere, nonostante il suo prezzo di circa 12.000 lire. Quello però era il prezzo del solo autotelaio, ovvero il telaio con tutti gli organi necessari a renderlo funzionante,

privo della carrozzeria, (all'epoca infatti era comune vendere i modelli prodotti senza il corpo vettura) così da dare agli acquirenti la possibilità di completarli secondo i propri gusti personali portandoli dal carrozziere di fiducia. Per questa seconda fase occorreva poco meno che una somma simile, tanto che una 24 HP "chiavi in mano" come si direbbe oggi veniva a costare oltre le 20.000 lire.

Più "economico", anche nella gestione, era invece il secondo modello, la 12 HP, presentato qualche tempo dopo, venduto come

autotelaio a 9.500 lire ed equipaggiato con un motore di soli 2.413 cc.



Foto della 12 HP al concorso di regolarità di Modena nell'Aprile 1911. Fu la prima partecipazione ufficiale dell'A.L.F.A. Conduttore Nino Franchini con a fianco Giuseppe Campari.

Nel 1911 la 12 HP fu aggiornata con l'installazione di una versione potenziata del motore, che ora erogava 24 CV; per tale motivo il modello mutò nome in 15 HP, dato che cambiarono anche i cavalli fiscali nonostante la cilindrata fosse rimasta la stessa. La 15 HP nel 1914 subì un aggiornamento analogo a quello che aveva portato alla sua nascita. Questi mutamenti coinvolsero infatti principalmente il motore: la cilindrata fu mantenuta inalterata a

fronte di un aumento della potenza erogata, che crebbe fino a 28 CV.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Owen\\_p.\\_10-22](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Owen_p._10-22).

Da queste modifiche nacque la 15-20 HP. L'anno precedente (1913) era stato invece lanciato il modello successore della 24 HP, la 40-60 HP. Questa nuova vettura rappresentava sostanzialmente il frutto dello sviluppo del modello precedente e segnò un punto di svolta per la progettazione delle autovetture della Casa automobilistica, grazie all'elevato livello ingegneristico della sua meccanica. Il nuovo modello aveva montato un motore a sei cilindri da 6.082 cm<sup>3</sup> e 70 CV, che si differenziava dai propulsori precedenti per la presenza di valvole in testa in luogo di quelle in posizione laterale.

Nel 1911 l'ALFA debuttò, con la 24 HP, nelle competizioni automobilistiche. Per tentare di conquistare nuovi acquirenti, la dirigenza dell'ALFA stava pensando al lancio di una nuova vettura che avrebbe dovuto essere caratterizzata da un livello di allestimento più lussuoso e da un prezzo più alto, perlomeno rispetto agli standard dei modelli precedenti. L'idea fu però presto accantonata per i rischi connessi, che erano collegati a una possibile risposta negativa da parte del mercato, ed al pericolo di perdere i clienti già acquisiti, abituati alle peculiarità delle precedenti vetture ALFA: non si

poteva quindi prevedere la loro reazione nei confronti di una tipologia di vetture completamente nuova.

Fu pertanto deciso di preparare un modello da corsa, che con i suoi eventuali successi avrebbe potuto attrarre nuovi acquirenti. Merosi quindi fu incaricato di trasformare due esemplari di 24 HP in vetture adatte alle corse. L'obiettivo venne raggiunto grazie all'alleggerimento dei due veicoli che fu ottenuto, tra le altre cose, con l'eliminazione della carrozzeria; inoltre venne accorciato il passo e furono sostituiti gli assali. Questi esemplari furono iscritti alla Targa Florio del 1911, ma senza successo; i risultati deludenti si ripeterono anche l'anno seguente.

Il successo nelle gare arrivò però nel 1913 grazie a una versione da competizione della 40-60 HP. L'autovettura vinse la Parma-Poggio di Berceto classificandosi prima nella propria classe e seconda nella graduatoria assoluta.



Un'ALFA 40-60 HP da competizione.

La vittoria della 40-60 HP diede all'ALFA l'impulso a continuare la partecipazione alle competizioni e ciò si tradusse nella progettazione di un modello da gara adatto a partecipare ai Gran Premi di

automobilismo, che riscuotevano sempre maggior interesse da parte del pubblico rispetto alle gare di resistenza. Nel 1914 Giuseppe Merosi fu pertanto incaricato di progettare un modello utile allo scopo, impiegando però come base della progettazione nuovamente una vettura esistente, dato che la realizzazione da zero di un nuovo modello avrebbe assorbito troppe risorse finanziarie. Nel 1914 nacque così l'ALFA Grand Prix, che derivava dalla 40-60 HP e che fu la prima auto progettata dalla casa del Biscione destinata esclusivamente alle competizioni. Il modello era caratterizzato da innovazioni riguardanti la tecnologia del motore: aveva infatti una distribuzione a doppio albero a camme in testa e possedeva una duplice accensione per cilindro. L'unità motrice fu il primo motore della Casa del Biscione ad avere queste caratteristiche e fu pertanto l'antesignano del propulsore bialbero Alfa Romeo e del sistema di accensione Twin Spark, che furono prodotti qualche decennio dopo. A causa dello scoppio della prima guerra mondiale, a cui inizialmente l'Italia non prese parte, l'organizzazione delle competizioni internazionali fu sospesa e quindi l'ALFA Grand Prix ebbe un'attività agonistica piuttosto breve.

Quando l'Italia entrò in guerra, l'ALFA si accontentò di progettare un interessante gruppo elettrogeno per uso militare (motore 15-20 HP). L'incertezza dovuta al conflitto aveva praticamente bloccato il mercato automobilistico, con gravi perdite finanziarie, e il ragioniere Ugo Stella aveva tentato, senza riuscirci, di convertire l'attività automobilistica alla redditizia produzione di materiale bellico e fu costretto a cercare un acquirente. Si fece avanti un imprenditore napoletano, l'ingegnere Nicola Romeo, il quale nel 1909 aveva creato un'officina, nella stessa Milano, dove realizzava perforatrici e compressori pneumatici. Così incorporò la fabbrica nel suo gruppo, assumendo la carica di Direttore Generale e recidendo ogni legame con il gruppo britannico, e così l'ALFA cambiò denominazione in "Società Anonima Italiana Ing. Nicola Romeo". Egli comprese immediatamente quali enormi utili si potessero conseguire con la fabbricazione di armamenti, ed interruppe così la fabbricazione di automobili. Merosi si oppose vivamente, temendo che la produzione automobilistica non venisse più ripresa, ma Romeo fu irremovibile.

Terminata la guerra, le commesse militari si esaurirono e Romeo decise di riconvertire le attività dell'azienda nella produzione di autovetture ad uso civile. Questo processo fu facilitato dalle giacenze in magazzino di componenti di vetture che erano stati

realizzati prima del conflitto, e dai cospicui fondi accantonati da Romeo grazie alle forniture militari. Romeo, che era a conoscenza del valore del marchio ALFA nella commercializzazione di autovetture, decise di cambiare il nome della società in "Alfa Romeo". L'atto ufficiale della nascita dell'Alfa Romeo è datato 3 febbraio 1918 e venne firmato dal notaio Federico Guasti di Milano. Nello stesso anno Merosi tornò in azienda in seguito all'appianamento dei conflitti con Romeo. Ciò fu ottenuto anche grazie alla revisione del contratto che legava Merosi alla Casa automobilistica del Portello, includendo un pagamento straordinario in funzione del numero di vetture vendute.

## Il primo dopoguerra e gli anni venti

Il primo modello di autovettura prodotto dopo la fine della prima guerra mondiale, grazie alle giacenze di magazzino, fu la prebellica 15/20 HP, la cui commercializzazione ricominciò nel 1919.

Per vedere la ripresa della normale produzione di autovetture fu necessario però aspettare il 1920, quando venne lanciata l'Alfa Romeo 20-30 HP, che fu pertanto il primo



Alfa Romeo 20-30 HP.

modello da strada ad essere commercializzato con la nuova denominazione della società.

Il marchio Alfa Romeo aveva già debuttato il 23 novembre 1919 su una versione da competizione della 40-60 HP, che partecipò alla Targa Florio.



L'Alfa Romeo RL Targa Florio di Ugo Sivocci.

Nel 1921 fu lanciato un nuovo modello progettato da Merosi, la G1, la quale per le sue dimensioni imponenti, era la più grande Alfa Romeo mai costruita fino ad allora. Il modello però non aveva mercato in Italia, anche a causa dell'imposizione fiscale elevata che, essendo

calcolata in funzione della cilindrata, penalizzava i modelli con motore di grande cubatura. I 50 costosi esemplari prodotti furono pertanto venduti tutti in Australia.

Gli affari peggiorarono a causa delle basse vendite. I motivi di questo scarso successo risiedevano nell'assenza quasi totale di una rete di concessionari, e nella disorganizzazione societaria che era originata dalla gestione di Romeo, che di conseguenza iniziò a indebitarsi con le banche. Gli affari non migliorarono neppure con il lancio di una nuova vettura che era dotata di un motore a sei cilindri progettato da Merosi, la RL.

Il nuovo modello venne accolto tiepidamente dal mercato proprio a causa del motore caratterizzato da un potenza relativamente bassa.

La RL fu comunque lanciata sui mercati per completare la gamma con un modello da strada, la cui versione da competizione avrebbe dovuto soddisfare i nuovi regolamenti dei Gran Premi, che prevedevano una riduzione della cilindrata massima delle vetture partecipanti. La RL fu però importante per la storia della Casa del Biscione: su un



Alfa Romeo RL Super Sport del 1925.

esemplare della versione da competizione esordì infatti il simbolo del Quadrifoglio Alfa Romeo che, da allora, sarebbe comparso in tutte le autovetture da competizione della Casa nonché sulle versioni più sportive delle vetture stradali. Il quadrifoglio fu fatto dipingere dal pilota Ugo Sivocci sulla propria vettura in occasione della Targa Florio del 1923 per motivi scaramantici, dato che il modello era iscritto alla competizione con il numero 13; con questo simbolo il pilota salernitano conquistò la prima vittoria in carriera. L'affermazione fu anche la prima dell'Alfa Romeo nella celebre competizione siciliana.

Negli anni venti l'Alfa Romeo ampliò con successo l'attività sportiva grazie a piloti del calibro di Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Enzo Ferrari e lo stesso Sivocci. Grazie alle vittorie sportive l'Alfa Romeo raggiunse una fama di livello internazionale.

In ambito finanziario la situazione dell'Alfa Romeo peggiorò con il fallimento, nel 1921, della Banca Italiana di Sconto. Questo avvenimento fu cagionato dall'eccessivo indebitamento contratto dalle aziende, che erano infatti in difficoltà per le complicazioni dovute alla riconversione postbellica. L'Istituto bancario fallito fu rilevato dalla Banca d'Italia attraverso la Banca Nazionale di Credito, e quindi una parte dei debiti delle aziende interessate fu sostanzialmente gestita dallo Stato italiano. Di

conseguenza queste società furono controllate di fatto dallo Stato italiano anche dal punto di vista amministrativo e l'Alfa Romeo non fece eccezione.

Nel 1922 prese il potere Benito Mussolini. Il capo del fascismo decise di operare un taglio della spesa pubblica, e quindi la Banca Nazionale di Credito non fu più in grado di elargire la cospicua liquidità che era stata fornita fino ad allora. Non avendo più accesso al credito con relativa facilità, la situazione dell'Alfa Romeo peggiorò quindi notevolmente e venne ventilata l'ipotesi di chiusura. Però nei confronti della Casa automobilistica milanese, Mussolini non era così perplesso come per le altre realtà industriali in crisi. Secondo il Duce infatti le vittorie dell'Alfa Romeo nelle competizioni automobilistiche davano al marchio, e quindi di riflesso anche all'Italia, un certo prestigio. Mussolini decise pertanto di salvare l'Alfa Romeo dalla chiusura. Però, con le vendite che continuavano a languire, nel 1925 la Banca Nazionale di Credito fece valere il suo peso, ed estromise dall'azienda Romeo, sostituendolo con Pasquale Gallo, un ingegnere originario di Bari.

Ma liberarsi del tutto di Nicola Romeo era un'impresa ardua, anche a causa della rilevante quota azionaria che ancora deteneva. Il 6 novembre 1926 accadde però un fatto che indebolì il potere di Gallo

fino a provocarne l'espulsione dal Portello. Successivamente venne sostituito da Carlo Facchini. Intanto Romeo, recatosi a Parigi per ricevere la nomina di "Ufficiale della Legion d'Onore", confidò ad un giornalista che si sarebbe ormai dedicato all'aviazione, realizzando un nuovo aereo. La sua travagliata presidenza Alfa Romeo ebbe la naturale scadenza con il 1928, proprio nell'anno in cui l'evoluzione della sua "macchina da turismo"(6C 1500 Normale) trionfava alla Mille Miglia.

L'appannamento del marchio Alfa Romeo, causato dalla scarso successo commerciale dei modelli da strada, fu mitigato dai successi nelle competizioni, ed in particolare dal trionfo dell'Alfa Romeo P2 nel primo campionato del mondo di automobilismo organizzato nella storia, nel 1925, che venne conquistato grazie alle vittorie di Antonio Ascari e Gastone Brilli-Peri. I due sconfissero i piloti delle Case automobilistiche che dominavano i Gran Premi dell'epoca, e che erano pertanto favorite per il titolo (Bugatti, Fiat, Delage, Sunbeam e Miller). Per celebrare la vittoria, sul bordo dello stemma della Casa automobilistica milanese venne aggiunta una corona d'alloro. La P2 fu la prima Alfa Romeo progettata da Vittorio Jano, che nel frattempo aveva sostituito Merosi alla guida tecnica della società.



Alfa Romeo 6C Super Sport del 1929.

La partecipazione alle competizioni era un mezzo per accrescere le vendite delle auto civili e quindi era essenziale lanciare un modello che, sulla scia

della vittoria del campionato del mondo, trainasse le vendite attraendo nuovi clienti.

Nel 1927 l'Alfa Romeo presentò pertanto la 6C 1500, ovvero un modello maneggevole e dalle dimensioni contenute.

Progettata da Jano, la 6C 1500 derivava dalla P2, ed era da un punto di vista tecnologico dotata di caratteristiche eccezionali: montava



Alfa Romeo 6C 1500 del 1929.

infatti un motore a sei cilindri a valvole in testa da 1,5 L di cilindrata, che era equipaggiato da un sistema di distribuzione monoalbero. In seguito, nel 1928, venne aggiornata con l'installazione, sulla versione Sport, di un doppio albero a camme in testa. A causa delle inefficienze dell'azienda il modello venne però commercializzato ad un prezzo eccessivamente alto. Inoltre la versione a passo

corto, quella sportiva, non ebbe il successo sperato e quindi il lancio della nuova vettura non permise alla Casa automobilistica milanese di capitalizzare la vittoria al campionato mondiale. Nonostante il mancato successo, la 6C fu comunque il modello progenitore di una serie di vetture che sarebbero poi entrate nella storia dell'automobile grazie alle loro prestazioni, alla loro linea ed alla loro affidabilità.

Alla 6C 1500 seguì infatti la 6C 1750, ottenuta dal modello capostipite grazie ad un aumento della cilindrata del motore.

Nel frattempo, a causa delle vicissitudini societarie che avevano coinvolto Gallo, l'azienda era ancora in difficoltà, nonostante la moderata ripresa delle vendite che era stata registrata grazie al lancio della 6C 1750.

Gallo fu arrestato perché venne colto in flagrante durante il tentativo di fornire aiuto ad uno strenuo oppositore del regime fascista, l'onorevole Cipriano Facchinetti, che voleva fuggire dall'Italia. La gestione di Gallo, a dispetto della breve durata, fu comunque caratterizzata da una riorganizzazione delle attività produttive che fu poi importante per il successivo rilancio dell'azienda. A questo punto il Duce in persona scelse come direttore Prospero

Gianferrari, che migliorò ulteriormente i processi produttivi e che costituì, all'interno dell'Alfa Romeo, un settore che si sarebbe occupato della realizzazione delle carrozzerie, dando quindi la possibilità all'azienda di costruire vetture complete.

## Gli anni trenta e quaranta

Nonostante i successi sportivi la situazione finanziaria dell'Alfa Romeo continuava ad essere critica. Agli altri problemi si aggiunse la grande crisi economica che era iniziata nel 1929 con il crollo della Borsa di Wall Street, che fece precipitare la situazione. In questo contesto, nel 1933, il governo italiano decise di rilevare le quote dell'Alfa Romeo, che erano di proprietà delle banche, acquisendo ufficialmente il controllo dell'azienda, che diventò pertanto statale. In questa situazione, dato che i conti continuavano a peggiorare, alcuni esponenti del Ministero del Tesoro ipotizzarono la chiusura della Casa automobilistica. A questo punto intervenne nuovamente Mussolini in persona, che decise attraverso l'IRI (l'ente statale nato con lo scopo di sostenere le banche e le aziende in difficoltà), di salvare l'azienda, dando ad Ugo Gobbato l'incarico di riorganizzare l'Alfa Romeo da un punto di vista finanziario e produttivo. L'interessamento personale di Mussolini non fu casuale: il Duce era infatti un grande estimatore dell'Alfa Romeo soprattutto per i risultati sportivi conseguiti. Furono nuovamente questi ultimi a spingere Mussolini ad andare contro l'opinione del suo Ministero, decidendo per la seconda volta di salvare la Casa milanese.

Il salvataggio dell'Alfa Romeo fu ottenuto grazie al lavoro in sinergia compiuto da Jano e Gobbato: il primo continuò la sua opera di progettazione di nuovi modelli, resi costantemente competitivi sul mercato grazie al contributo che Gobbato diede al miglioramento dei processi produttivi.

Per quanto riguarda le competizioni, Jano, nel 1931, progettò la prima vettura monoposto dell'Alfa Romeo, la Tipo A, che era dotata di due motori a sei cilindri in linea da 1.752 cm<sup>3</sup> di cilindrata; ad essi



Alfa Romeo Tipo A (1931) .

erano associate due scatole del cambio affiancate, ed un sistema di sovralimentazione. Il motore, che aveva una potenza di 230 bhp (cavallo vapore britannico), permetteva al veicolo di raggiungere una velocità massima di 194 km/h. Il motore era anteriore mentre la trazione era posteriore. Il modello, che era quindi straordinariamente potente grazie all'installazione dei due motori, era però poco robusto e difficile da controllare. Il cambio era manuale a tre rapporti. Ne furono costruiti solo 4 esemplari.

Della stessa epoca è un'altra vettura da competizione progettata da Jano, la P3.



Alfa Romeo P3 (prodotta dal 1932 al 1936).

Essa grazie alle numerose vittorie conquistate soprattutto da Tazio Nuvolari, è considerata una delle migliori auto da

competizione mai costruite. Era dotata di un motore ad otto cilindri in linea con un sistema di sovralimentazione. La cilindrata variò negli anni: nel 1932 fu di 2.654 cm<sup>3</sup>, nel 1934 fu portata a 2.905 cm<sup>3</sup>, e nel 1935 diventò di 3.165 cm<sup>3</sup>. La vettura aveva un peso contenuto per l'epoca (680 kg), ciò era dovuto al fatto che il monoblocco non era in ghisa. Le sospensioni erano a balestra, mentre il cambio era manuale a tre o quattro rapporti (le tre marce furono disponibili solo dal 1934).

E' di quegli anni anche la 6C 2300 (caratterizzata da una struttura più semplice ed un prezzo più basso). Fu presentata nel 1934 e rimase in produzione fino al 1937. Questa evoluzione presentò molte novità tra cui, prima in Europa, le sospensioni a ruote



Alfa Romeo 6C 2300.

indipendenti. Ne furono prodotti 1.606 esemplari, tra autotelai nudi e vetture. Un esemplare del tipo Pescara Spider, disegnato dalla carrozzeria Touring, fu commissionato nel 1935 da Benito Mussolini, che la impiegò fino al 1939. Nel 1936 la vettura corse la Mille Miglia, pilotata da Ercole Boratto, autista di Mussolini, giungendo 13<sup>a</sup> assoluta.

La Pininfarina realizzò una berlinetta fuoriserie utilizzando il telaio della 6C 2300 B, che vinse il Concorso di eleganza di Torino del 1937.

La 6C 2500 era la versione più potente e sontuosa dello modello. Fu l'ultima vettura della serie prima della seconda guerra mondiale, e ripresa anche nel primo dopoguerra fino al 1950, prodotta in circa 2.800 esemplari. Di questi, 680 furono costruiti nella versione Freccia d'Oro, cioè la berlina da 5 posti dotata di un propulsore da 90 CV, abbinato ad un cambio manuale a quattro marce che garantiva una velocità di 155 km/h. La 2500 fu quindi ritirata dal mercato, sostituita dall'Alfa Romeo 1900.

Della serie 6C vi furono anche versioni speciali, come la 6C 2500 SS (Super Sport), disegnata da Bertone, che vinse la Coppa d'Oro al concorso d'eleganza di Villa d'Este nel 2011, e la sua erede Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa d'Este, disegnata dalla Touring di Milano, che vinse nel 1949, sempre a Villa d'Este, il Gran Premio Referendum.

La 2500 fu anche portata in gara nella versione Competizione. Progettata a partire dal 1946, la vettura era più piccola rispetto ad una SS, aveva una nuova configurazione degli ammortizzatori e



Alfa Romeo 6C 2500 SS Pinin Farina Spider.

aveva 145 CV di potenza. Con aerodinamica disegnata a mano, la 6C raggiungeva oltre 200 km/h. A causa della scarsità di materiali dovuti alla guerra, la

versione Competizione fu portata in gara solo nel 1948. Vinse sul Circuito di Pescara nel 1949, pilotata da Franco Rol, arrivò terza alle Mille Miglia del 1949 e del 1950, e vinse la Targa Florio dello stesso anno. Della 2500 S fu creata anche una versione carrozzata dalla Touring di Milano, con propulsore da 105 CV. La carrozzeria milanese nel 1939 costruì diversi esemplari della versione S in configurazione cabriolet e berlina. Anche la SS fu rielaborata nel design con un modello unico prodotto nel 1943. Basandosi su un'Alfa Romeo 6C Tipo 256 da competizione, nel 1940 la Pininfarina realizzò un esemplare unico, in versione Spider Stradale.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Alfa\\_Romeo\\_6C\\_-\\_cite\\_note-15](https://it.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo_6C_-_cite_note-15)

Nel 1942 anche la Bertone costruì un esemplare unico su base 6C 2500 SS. Progettata da Mario Revelli di Beaumont, aveva il serbatoio molto più grande delle altre Alfa Super Sport.

Per gli Stabilimenti Farina nel 1947 fu costruita una one-off basata sulla versione S, disegnata da Giovanni Michelotti .[Nello stesso anno la Ghia produsse 4 modelli speciali cabriolet della S disegnati da Felice Mario Boano.

La grande e lussuosa 8C 2900 è stata prodotta dal 1931 al 1939 in diversi modelli, i cui nomi richiama-  
vano la cilindrata del motore. Fu prodotta sia in versione stradale, che da competizione. La sigla "8C", derivante dal fatto che il motore aveva un



Alfa Romeo 8C 2900.

frazionamento ad 8 cilindri, è stata ripresa per il modello 8C Competizione, che è stato presentato al Salone dell'automobile di Francoforte nel 2003. La 8C è stata un'icona per la Casa del Biscione, ed ha ottenuto numerosissime vittorie sportive in tutto il mondo ed in ogni categoria, dalla Mille Miglia alla Targa Florio, dalle corse Gran Prix alla 24 ore di Le Mans. Le alte prestazioni, una grande tenuta di strada ed una buona affidabilità erano le principali

caratteristiche che hanno fatto di questo modello uno dei migliori della sua epoca.

Nel complesso, gli anni precedenti la seconda guerra mondiale furono caratterizzati da modelli potenti e raffinati, contraddistinti da una linea elegante. In particolare, i tre modelli che negli anni trenta fecero poi dell'Alfa Romeo un marchio famoso in tutto il mondo, anche per le auto da strada, furono la 6C 1500, l'8C 2300 e la 8C 2900.

In questo contesto, nel 1933, Gobbato decise di ritirare l'Alfa Romeo dalla partecipazione ufficiale e diretta alle competizioni, cedendo le sue vetture alla Scuderia Ferrari, nata qualche anno prima, e già da diverso tempo utilizzatrice di auto della casa del Biscione. Nel 1937 Jano fu poi allontanato dall'Alfa Romeo a causa di dissapori con la dirigenza, che lo criticò per i mancati successi nelle gare (in questi anni ci fu infatti una supremazia delle auto tedesche). Il tecnico si difese adducendo come scusante il mancato sostegno da parte della direzione, considerato necessario da Jano per lo sviluppo dei suoi progetti.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo) - cite note-Sannia p. 38-72.

Jano fu sostituito in un primo momento da Bruno Trevisan, il quale a sua volta fu rimpiazzato nel 1936 dallo spagnolo Wifredo Ricart.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Sannia\\_p.\\_38-72](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Sannia_p._38-72).

Ricart lasciò un segno indelebile nella storia dell'Alfa Romeo, dato che fu opera sua l'introduzione del ponte De Dion sulle vetture del marchio (si tratta di uno schema molto raffinato, ampiamente utilizzato su automobili a trazione posteriore perché assicura un comportamento dinamico decisamente favorevole ed un'ottima tenuta di strada), e questa peculiarità tecnica avrebbe poi caratterizzato nei decenni successivi i modelli della Casa automobilistica milanese.

Per quanto riguarda invece l'amministrazione di Gobbato, è indubbio che sia stata fondamentale per il marchio, il quale divenne, sotto la sua direzione, celebre e stimato in tutto il mondo anche per le auto prodotte in serie. La fama internazionale conquistata dall'Alfa Romeo fece pronunciare ad Henry Ford, in un colloquio che avvenne nel 1939 proprio con Gobbato, la celebre frase «quando vedo passare un'Alfa Romeo, mi tolgo il cappello».

Questa fama mondiale si consolidò grazie anche alle corse ed ai piloti che, nonostante la supremazia tedesca, ottennero comunque successi rilevanti.

Tra coloro che contribuirono a scrivere pagine importanti della storia dell'Alfa Romeo di questo decennio, ci furono Giuseppe Campari, Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Louis Chiron e Mario Umberto Baconin Borzacchini.

Negli anni trenta ci fu anche l'affermazione dei veicoli commerciali Alfa Romeo, che fu ottenuta soprattutto grazie al loro impiego nelle colonie italiane. La loro diffusione e reputazione era tale, che ancora, nel XXI secolo in Etiopia, il termine "*Romeo*" indica genericamente l'autocarro. I modelli di autocarri Alfa Romeo più celebri vennero prodotti negli anni quaranta, cinquanta e sessanta, e furono il 430, il 900 ed il Mille. Sempre in questo contesto, all'inizio degli anni trenta, fecero la loro comparsa anche i primi autobus ed i primi filobus marchiati Alfa Romeo, i quali erano in sostanza degli autocarri modificati. Dopo gli anni cinquanta la Casa del Biscione iniziò a produrre questo tipo di veicoli senza farli più derivare dai camion. Con il passare del tempo la tradizione dell'Alfa Romeo nel campo dell'assemblaggio di mezzi pubblici si consolidò, facendo diventare la Casa del Biscione una tra i maggiori produttori italiani in questo settore. Nello specifico, produsse autobus e filobus fino agli anni sessanta, mentre continuò a costruire mezzi più leggeri, come scuolabus e minibus, fino agli anni ottanta.

Anche questa prosecuzione della strategia di diversificazione della produzione fu opera di Gobbato, che puntò anche sulla fabbricazione di motori aeronautici; in questo contesto, nel 1938, iniziarono i lavori di costruzione di uno stabilimento produttivo a Pomigliano d'Arco, in provincia di Napoli, dove sarebbero dovute avvenire la progettazione e l'assemblaggio di questi tipi di motori.

Tale sito industriale fu l'antenato del moderno stabilimento produttivo del gruppo Fiat. In questo contesto, nel 1941, nacque l'Alfa Romeo Avio, ovvero la divisione che si occupava esclusivamente della produzione aeronautica.

Sempre nel 1938 ci fu il ritorno ufficiale dell'Alfa Romeo nelle competizioni, con la fondazione dell'Alfa Corse, cioè di una sezione che era collegata alla progettazione, alla realizzazione ed alla manutenzione delle vetture da competizione e che era gestita da Enzo Ferrari.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Hull\\_p.\\_348-85](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Hull_p._348-85).

I modelli da gara prodotti in questo periodo vennero invece progettati da Gioacchino Colombo e Luigi Bazzi, sotto la guida di Ricart. Enzo Ferrari lasciò poi l'Alfa Corse nel 1939, a causa dei contrasti che si erano creati con gli altri membri del reparto sportivo.

Verso la fine degli anni trenta la situazione politica in Europa stava però mutando. I venti di guerra portarono le varie nazioni, Italia compresa, alla corsa agli armamenti. La produzione industriale dell'Alfa Romeo fu orientata verso l'assemblaggio di motori aeronautici ed autocarri, che sarebbero stati più utili all'Italia in caso di un conflitto armato. L'assemblaggio di autovetture civili si ridusse quindi drasticamente, a favore soprattutto della produzione aeronautica, che negli anni precedenti alla seconda guerra mondiale generava quasi l'80% del fatturato dell'Alfa Romeo.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo) - [cite note-enciclopedia p. 23-69](#).

La tradizione dell'Alfa Romeo in campo aeronautico affondava le sue radici negli albori della storia del marchio. Con il passare dei decenni, i motori aeronautici dell'Alfa Romeo divennero celebri per la loro partecipazione vittoriosa ai vari tentativi di infrangere i record mondiali in campo aeronautico, e per i loro trionfi sportivi, dove dimostravano una

certa supremazia tecnica. I motori aeronautici della Casa del Biscione furono quindi montati su un numero ragguardevole di aerei della Regia Aeronautica, contribuendo a scrivere pagine importanti della storia dell'aviazione italiana.

Per quanto riguarda invece le competizioni, la seconda parte degli anni trenta vide una supremazia delle auto tedesche: il regime nazista aveva deciso di destinare cospicui fondi all'Auto Union ed alla Mercedes-Benz, con l'obiettivo di rendere più competitive, e quindi vittoriose nelle competizioni, le due Case. La limitatezza delle risorse che l'Italia poteva fornire all'epoca non permise all'Alfa Romeo di fare altrettanto, con i conseguenti successi in pista delle vetture tedesche.

Di questi anni è però la realizzazione della 158, conosciuta anche come *"Alfetta"*, ovvero una delle più riuscite auto da competizione prodotte dalla



Alfa Romeo 158.

Casa che, dopo il secondo conflitto mondiale, avrebbe conquistato l'edizione inaugurale del Mondiale di Formula 1. La 158 è entrata nella storia

dell'automobilismo sportivo moderno come la monoposto più longeva (ha corso infatti sui circuiti

di tutto il mondo per ben 13 anni, dal 1938 al 1950, nelle sue varie versioni, ma mantenendo l'impianto costruttivo originario) ed anche come quella che ha conseguito il maggior numero di successi nei Gran Premi automobilistici.

La vettura nasce nella primavera del 1937, nelle officine della Scuderia Ferrari, che a quei tempi erano il reparto sperimentale della Alfa Romeo, su progetto di Gioacchino Colombo, con la preziosa collaborazione, specie per la parte riguardante le sospensioni ed il cambio, dell'ingegnere Alberto Massimino.

La sigla 158 stava ad indicare, secondo una consuetudine del tempo, la cilindrata di 1500 cc, ed il numero dei cilindri, 8; il motore era sovralimentato con un compressore volumetrico Roots monostadio. Fin dalle prime prove al banco, dimostra notevoli doti di potenza ed affidabilità, arrivando a sviluppare 180 CV a 6.500 giri al minuto, potenza che, alla sua prima apparizione in pista, giunge a 195 CV a 7.000 giri/minuto.

La guerra scoppiò nel 1939 e, a causa degli eventi bellici, il 29 febbraio 1940, l'Alfa Corse venne temporaneamente chiusa. La seconda guerra mondiale lasciò molti segni anche nello stabilimento del Portello, considerato molto importante per l'approvvigionamento bellico.

Già durante la guerra fu deciso di spostare alcuni reparti, e di trasferire parte del magazzino nei dintorni di Vicenza, per difendere queste risorse dai bombardamenti. Inoltre Gobbato predispose un piano di occultamento dei componenti delle vetture, piano che si sarebbe rivelato fondamentale per la ripresa delle attività produttive a conflitto terminato. A causa della sua importanza strategica, il 14 febbraio ed il 13 agosto del 1943, lo stabilimento milanese subì due pesanti bombardamenti. Il colpo di grazia ebbe luogo il 20 ottobre del 1944, quando il più violento bombardamento che avesse subito Milano fino ad allora causò l'abbattimento di oltre il 60% della struttura, cagionando la chiusura del sito produttivo. Lo stabilimento di Pomigliano d'Arco subì la medesima sorte il 30 maggio 1943, con la distruzione del 70% delle strutture operative.

## Gli anni cinquanta

A conflitto terminato (1945), l'Alfa Romeo si trovò in una situazione di grandissima difficoltà. Durante la guerra lo stabilimento del Portello era stato pesantemente danneggiato ed era pressoché assente un mercato automobilistico italiano. C'era poi un'insufficienza di materie prime, e mancava la forza lavoro che avrebbe potuto gestire la situazione; Gobbato era infatti stato assassinato, e Ricart era tornato in Spagna in seguito alla caduta del fascismo in Italia.

Sin dalla fine della guerra, l'azienda cercò di rimettere in funzione gli impianti danneggiati dedicandosi inizialmente alla costruzione di cucine elettriche, serramenti, motori elettrici, respingenti per carrozze ferroviarie e mobili.



La cucina prodotta dall'Alfa Romeo.

Però già alla fine del 1945 l'Alfa Romeo ritornò alla tradizionale attività di produzione di automobili con la realizzazione di due esemplari di una vettura prebellica, la 6C 2500. L'anno seguente, grazie alla grande disponibilità di manodopera ed alle cospicue giacenze nei magazzini di componenti automobilistici che si erano salvati dai bombardamenti, la produzione automobilistica riprese con costanza.

Non fu messa in produzione la 6C 2000 "Gazzella", un prototipo che era stato progettato da Ricart durante gli ultimi anni della guerra, e che era dotato di una meccanica all'avanguardia (ad esempio, il modello anticipò la trasmissione cambio-differenziale che fu poi montata trent'anni dopo sull'Alfetta).



Alfa Romeo 6C 2500 "Freccia d'Oro".

La dirigenza Alfa Romeo operò questa scelta perché la messa in produzione di un modello completamente nuovo implicava un cospicuo investimento di fondi. Nonostante l'auto rientrata in produzione risalisse a prima della guerra, la risposta del mercato fu buona. Oltre alla ripresa del mercato, anche l'abbondanza della manodopera contribuì a far ripartire l'Alfa Romeo, dato che era interesse del governo far riassorbire i disoccupati nelle fabbriche.

Una versione speciale della 6C 2500 denominata "Freccia d'Oro" venne molto apprezzata dal pubblico, e fu acquistata anche dal re Faruq I d'Egitto, da Rita Hayworth e da Tyrone Power.

Invece, sul fronte delle competizioni, nel 1947 l'Alfa Romeo conquistò, con una 8C 2900B del 1938, la prima edizione della Mille Miglia organizzata dopo la fine della guerra. La vettura fu costruita a partire dal telaio Alfa Romeo 8C n° 412033, su



Alfa Romeo 8C 2900B.

cui era montato il motore n° 422022. Quest'ultimo era un 8 cilindri in linea da 2.926 cm<sup>3</sup>, sovralimentato tramite due compressori volumetrici. La potenza massima era di 220 CV.

La Carrozzeria Touring di Milano realizzò per la vettura una carrozzeria berlina con struttura in tubi e profilati d'acciaio rivestita d'alluminio, del peso dichiarato di 180 kg. Per finestrini laterali e lunotto fu impiegato il plexiglass.

Sul fronte manageriale, nel 1946, fu nominato responsabile tecnico Orazio Satta Puliga, il cui contributo si sarebbe rivelato decisivo per il rilancio del marchio. Satta Puliga dimostrò infatti il suo valore negli anni successivi, trasformando l'Alfa Romeo in una Casa produttrice di autovetture aventi una diffusione più ampia, perlomeno rispetto ai modelli prodotti fino ad allora. Anche in questo momento di difficoltà, come era già capitato con

Gobbato, l'Alfa Romeo trovò pertanto l'uomo adatto a risolvere i problemi. Queste scelte furono prese in sinergia con Giuseppe Luraghi, che era presidente di Finmeccanica, ovvero della finanziaria caposettore dell'IRI, che era proprietaria dell'Alfa Romeo. Fu infatti Luraghi a nominare Satta Puliga responsabile tecnico della casa del Biscione: l'obiettivo del dirigente milanese era rilanciare il marchio, dato che riconobbe nell'Alfa Romeo grandi potenzialità di espansione (Luraghi sarebbe poi rimasto in Finmeccanica fino al 1956). Il primo provvedimento che Satta Puliga prese dopo la nomina a responsabile tecnico fu quello di modernizzare la 6C 2500, dando vita nel contempo alla fase progettuale per il lancio di un nuovo modello. Inoltre affidò ad aziende esterne la produzione di componenti secondari, abbattendo così parte dei costi necessari per assemblare le vetture.

Il nuovo modello, a cui fu dato il nome di 1900, debuttò nel 1950 e fu decisivo per il salvataggio dell'azienda: nel 1949 Finmeccanica era infatti intenzionata a chiuderla a causa delle basse vendite di autovetture e del drastico calo degli ordini relativi ai motori aeronautici che, con la fine della guerra, erano molto meno richiesti dal mercato. Inoltre, la partecipazione assidua alle competizioni comportò l'utilizzo di molti fondi, e quindi la situazione finanziaria dell'Alfa Romeo non era florida.

Per sviluppare il progetto della 1900, Satta Puliga tenne presenti alcuni principi fondamentali che si



Alfa Romeo 1900.

sarebbero rivelati determinanti per il successo della vettura: l'affidabilità, la semplicità di guida, le caratteristiche sportive e un prezzo non proibitivo.

In particolare, la guidabilità fu un aspetto

fondamentale per allargare il bacino della potenziale clientela; ora infatti una 1900 poteva essere acquistata e guidata anche da conducenti non molto esperti. I costi di produzione vennero invece abbattuti grazie all'introduzione anche al Portello, nel 1952, della catena di montaggio (le prime 1900 non erano state prodotte in catena). Grazie a questa tecnica costruttiva, che fu introdotta in Alfa Romeo sempre per volere di Satta Puliga e che fu sviluppata grazie agli aiuti del Piano Marshall, il tempo necessario per assemblare una vettura scese da 250 a 100 ore, consentendo però di mantenere alto quello standard qualitativo che era peculiare per un modello Alfa Romeo. L'IRI, infatti, non era in grado di elargire cospicui fondi da investire nella Casa automobilistica e quindi furono decisivi, per il rilancio del marchio, gli aiuti provenienti dagli Stati

Uniti, che destinarono alla Casa milanese 5 milioni di dollari.

Con la 1900 l'Alfa Romeo passò quindi da Casa automobilistica che assemblava modelli di lusso, a livello quasi artigianale, a marchio che produceva industrialmente i propri prodotti, i quali diventarono alla portata di un numero sempre maggiore di potenziali acquirenti grazie all'abbattimento dei costi di produzione. La 1900 ebbe anche altri due primati: fu la prima Alfa Romeo ad avere una struttura a monoscocca, ed a possedere la guida sul lato sinistro. Tutte le vetture Alfa Romeo che seguirono la 1900, tranne alcuni modelli da competizione, avrebbero avuto la guida sinistra. Il nome del modello era invece collegato alla cilindrata del motore, che era 1.884 cm<sup>3</sup>, mentre la meccanica derivava dalle Alfa Romeo da competizione. La 1900 si affermò subito sui mercati, dato che era un modello dalle prestazioni particolarmente brillanti, ma nel contempo prodotto in serie e quindi venduto ad un prezzo relativamente contenuto.

Il nuovo corso portò subito i suoi frutti: dallo stabilimento del Portello ora uscivano migliaia di veicoli l'anno, e questo fu un primato: in precedenza la produzione si attestava al massimo sulle mille vetture annue, spesso senza raggiungere il numero di esemplari pianificato.

La crescita fu costante: dalle 6.104 vetture assemblate nel 1955, la capacità produttiva dello stabilimento raggiunse, nel 1960, le 57.870 unità. Grazie all'aumento dei volumi produttivi, la gamma della 1900 venne in seguito ampliata. Nel 1951 fu lanciata la 1900 Sprint, una coupé dotata di un motore più potente, e l'anno successivo venne introdotta la berlina 1900 TI, che era equipaggiata dal medesimo propulsore della 1900 Sprint, e che venne invece destinata anche alle competizioni. Per questi motivi fu scelto come slogan pubblicitario il motto «1900, la macchina da famiglia che vince le corse».

Dalla 1900 derivò poi la 1900 C52, più conosciuta come "Disco Volante", la quale aveva installato un motore a quattro cilindri in linea da 1.997 cm<sup>3</sup> di cilindrata che sviluppava 158 CV di potenza. Il



La 1900 C52 "fianchi stretti", conservata al *Musée de l'automobile* di Mulhouse.

propulsore era montato anteriormente, mentre la trazione era posteriore. Il cambio era manuale a quattro rapporti. La carrozzeria, che era montata su un telaio tubolare, aveva una linea biconvessa particolarmente originale ed aerodinamica, che era

frutto di prove nella galleria del vento. Vista la peculiarità della linea del corpo vettura, l'Alfa Romeo decise di depositarne il brevetto come "Modello ornamentale". Questa forma aerodinamica permetteva al modello di raggiungere una velocità massima di 220 km/h. Questa vettura fu però allestita in pochissimi esemplari e non entrò mai in produzione di serie.

In questo contesto arrivarono anche due vittorie importanti nelle gare automobilistiche. Due Alfa Romeo vinsero infatti le prime due edizioni del



Alfa Romeo 159.

campionato mondiale di Formula 1, conquistando il titolo nelle stagioni 1950 e 1951 grazie rispettivamente a Nino Farina, a bordo di una 158 , ed a Juan Manuel Fangio, che invece pilotò una

159. Dopo queste due vittorie, nonostante le lamentele degli appassionati, degli addetti ai lavori, e di parte degli esponenti politici più in vista, l'Alfa Romeo si ritirò momentaneamente dalla Formula 1, a causa degli alti costi che erano necessari per proseguire la partecipazione al campionato.

Un altro modello prodotto in questi anni fu la Matta, cioè un fuoristrada che nacque in seguito all'adesione dell'Alfa Romeo ad un bando dell'Esercito Italiano per la fornitura di vetture da ricognizione; di questo modello però le Forze Armate italiane acquistarono solo pochi esemplari, a causa del costo, che era superiore a quello della vettura concorrente, la Fiat Campagnola, la Matta non ebbe un riscontro positivo neppure dal mercato privato.



Alfa Romeo Matta.



Alfa Romeo 1900 Ti Super Pantera Polizia.

Sempre in ambito di fornitura allo Stato, fu invece la 1900 ad aprire la strada alla vendita di auto Alfa Romeo alla Polizia: fu il modello che

inaugurò la celebre serie delle "Pantere", ovvero delle vetture in dotazione alla neonata "Squadra Volante" il cui soprannome derivava dal colore nero, dalle forme aggressive e dalle prestazioni scattanti.

Nel 1954 fu invece introdotto il primo furgone costruito dall'Alfa Romeo, il "Romeo", che fu in produzione fino al 1967.



Alfa Romeo. Romeo seconda serie.

Successivamente vennero prodotti l'F11/A11, tra il 1967 e il 1971, e l'F12/A12, che fu assemblato tra il 1967 e il 1983.



Alfa Romeo F12 del 1977 al 1983.

Altre auto realizzate in quegli anni fanno parte della famiglia delle Alfa Romeo BAT (Berlinetta Aerodinamica Tecnica). Sono una famiglia di automobili sviluppate dalla Alfa Romeo in collaborazione con la carrozzeria Bertone a partire dal 1953. La famiglia era composta da tre vetture: la BAT 5 (1953), BAT 7 (1954) e BAT 9 (1955), tutte e tre disegnate da Franco Scaglione, a cui è stata aggiunta una quarta vettura nel 2008: la BAT 11.



Le tre BAT 5,7,9 (da destra verso sinistra).

Nella seconda metà degli anni cinquanta l'Alfa Romeo decise di progettare un nuovo modello destinato questa volta alla media borghesia, contando anche sul fatto che il mercato automobilistico italiano si era pienamente ripreso dalla crisi economica postbellica. In aggiunta, al Portello, serviva una vettura prodotta in grandi volumi che permettesse di dare respiro alle casse dell'azienda. Nacque così la Giulietta, cioè un modello più piccolo, meno costoso e costruttivamente più semplice della 1900.



Alfa Romeo Giulietta.

Allo sviluppo della Giulietta partecipò anche Rudolf Hruska, l'ingegnere austriaco che pochi anni prima aveva progettato il Volkswagen Maggiolino, e che fu assunto in Alfa Romeo per volere di Luraghi. Negli anni seguenti al lancio, seguirono molte versioni



Alfa Romeo Giulietta SZ.

della Giulietta, che montavano tutte un motore da 1,3 L da cui Giuseppe Busso, ovvero il progettista che sviluppò la meccanica dei modelli Alfa Romeo a partire dalla 1900, riuscì a ottenere fino a 90 CV

di potenza.

Una delle versioni della Giulietta sarà la SZ (1960-1963), la sua sigla deriva da **Sport Zagato**. La Giulietta restò però un desiderio irrealizzabile per la grande maggioranza degli italiani, che non poteva permettersela; nonostante questo, il modello ebbe un successo senza precedenti per un modello Alfa Romeo, e si guadagnò il soprannome di "fidanzata d'Italia". Con la Giulietta nacque anche il termine "Alfista", che da allora avrebbe definito gli appassionati del marchio milanese.

Alla Giulietta seguì, nel 1958, la poco fortunata 2000, che non raggiunse le quote di mercato sperate.



Alfa Romeo 2000.

Nel 1959 l'Alfa Romeo introdusse invece la Dauphine, un'utilitaria prodotta su licenza Renault, che fu lanciata sui mercati per saturare le linee produttive dello stabilimento del Portello. Dato che in Italia la fascia di mercato delle utilitarie era controllata in modo quasi assoluto dalla Fiat, la direzione dell'Alfa Romeo decise di non investire risorse nello sviluppo di un modello completamente nuovo, ma di appoggiarsi a un altro marchio automobilistico che avesse più esperienza su questo tipo di vetture. La Dauphine non ebbe però il successo sperato. Comunque, grazie al lancio della

1900 e della Giulietta, le vendite dell'Alfa Romeo dal 1951 al 1957 ebbero un incremento del 187%, e ciò garantì la salvezza del marchio.

## Gli anni sessanta

Agli inizi degli anni sessanta venne introdotta la 2600, che sancì il ritorno della Casa ai modelli con



Alfa Romeo 2600

motore di grande cilindrata.

L'Alfa Romeo 2600 è un'automobile prodotta, in diverse varianti, tra il 1962 e il 1969; era disponibile nelle versioni berlina, coupé (la Sprint, carrozzata da Bertone)

e dal 1962 spyder (carrozzata da Touring). A queste versioni si aggiunsero più tardi una coupé realizzata da Zagato, la Sprint Zagato. La 2600 fu l'ultima Alfa Romeo con propulsore bialbero a sei cilindri in linea. In questo contesto la dirigenza della Casa automobilistica milanese decise di dare la priorità alla progettazione del modello successore della Giulietta che, nel frattempo, era arrivata al centomillesimo esemplare prodotto.

La necessità del nuovo modello si faceva infatti sempre più pressante, dato che uno dei settori più in espansione, grazie al benessere sempre più diffuso a

tutti i livelli, era quello delle vetture medie; inoltre, la concorrenza su questo mercato era diventata agguerrita, con la clientela che chiedeva modelli sempre più potenti e dalle prestazioni più brillanti. Sul fronte manageriale, nel 1960, Luraghi diventò presidente e tornò così ad occuparsi dell'Alfa Romeo. Nel frattempo la capacità produttiva dello stabilimento del Portello stava giungendo a saturazione, e quindi si rese necessario un ampliamento delle infrastrutture industriali. La fabbrica del Portello si stava però progressivamente inserendo nel tessuto urbano di Milano, a causa dell'espansione urbanistica della città, e quindi la dirigenza dell'Alfa Romeo decise di aprire un nuovo stabilimento alle porte di Milano, che non avesse i problemi del sito urbano: l'espansione del centro abitato di Milano comportava infatti l'impossibilità di ingrandire la fabbrica.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Storia2-98](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Storia2-98)

La decisione ufficiale di aprire un nuovo sito produttivo fu presa il 27 febbraio 1959, quando il Consiglio di Amministrazione decretò l'acquisto di una vasta area libera appena fuori Milano, tra i comuni di Arese e Garbagnate Milanese. Le fasi costruttive dello stabilimento di Arese, voluto fortemente da Luraghi, si protrassero però più del preventivato, per problemi inerenti agli appalti, e quindi l'inaugurazione della struttura slittò al 1963.

Per tale motivo l'assemblaggio del modello successore della Giulietta fu inizialmente previsto al Portello, con l'intenzione di trasferire la produzione ad Arese quando il nuovo stabilimento fosse stato completato. Sempre in riferimento alle infrastrutture, di questi anni fu anche l'inaugurazione del Centro Sperimentale di Balocco, ovvero una pista destinata al collaudo delle vetture, che riproduceva le curve più famose ed impegnative dei circuiti motoristici dell'epoca.

La progettazione del modello che avrebbe sostituito la Giulietta nel frattempo andava avanti con il proposito di effettuare il lancio sul mercato prima dell'uscita di produzione della vettura antenata. La prima versione della Giulia, questo il suo nome, venne presentata nel giugno del 1962.



Alfa Romeo Giulia.

Già dalla denominazione si capì la sua collocazione sui mercati. Leggermente più grande della Giulietta, si collocò infatti in una fascia lievemente più elevata: mentre la Giulietta era concorrente dei modelli aventi una cilindrata di circa 1300 cm<sup>3</sup>, la Giulia si collocava nella fascia di mercato delle vetture che possedevano un propulsore da 1600 cm<sup>3</sup>. La

similitudine tra i due modelli non risiedeva però solo nel nome, dato che la Giulia ereditò la tipologia di motori precedentemente montata sulla 1900 e sulla Giulietta. Ciò che cambiò fu la linea, che venne completamente ridisegnata per volere di Satta Puliga. Il risultato fu una carrozzeria molto particolare, che non assomigliava a quella di nessun'altra vettura contemporanea, e che possedeva, grazie all'uso della galleria del vento, una forma particolarmente aerodinamica.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Owen\\_p.\\_54-124](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Owen_p._54-124)

Per il suo bassissimo  $c_x$  (Coefficiente di resistenza aerodinamica) fu infatti coniato lo slogan «Giulia, l'auto disegnata dal vento». Il nuovo motore bialbero Alfa Romeo da 1,6 L che debuttò sul modello, permise alla Giulia di collocarsi al primo posto nella classifica delle berline europee, stilata in base alle prestazioni.



Alfa Romeo Giulia GT.

Negli anni seguenti furono lanciate sul mercato molte varianti della Giulia, che completarono la gamma anche con versioni spiccatamente sportive come la Giulia GT (in seguito commercializzata semplicemente come "GT").

Grazie al benessere che iniziava a diffondersi in Italia, in seguito al boom economico, sempre più

italiani potevano permettersi un'Alfa Romeo<sup>L</sup>. La Giulia, anche grazie al motore da 1,3 L che si era affiancato al citato propulsore da 1,6 L, fu l'emblema di questo periodo. Infatti le Giulia con motore 1.3 erano ad appannaggio della medio-alta borghesia, mentre i modelli con propulsore da 1,6 L erano acquistati generalmente da clienti più abbienti.

Un'altra versione della Giulia è la TZ (Tubolare Zagato). Il suo lancio avvenne al Salone di Torino alla fine del 1964, e raggiunse il pieno successo agonistico tra il 1965 ed il 1966.



Alfa Romeo Giulia TZ

Si lavorò sul fronte dell'abbassamento e dell'alleggerimento della vettura, ottenendo un peso di 620 kg, grazie anche alla carrozzeria realizzata in fibra di vetro che fu anche rivista aerodinamicamente per abbassare il coefficiente di penetrazione.



Alfa Romeo Giulia Spider

Successivamente l'Alfa Romeo decise poi di lanciare sui mercati anche un nuovo modello spyder dalle prestazioni brillanti, che



Alfa Romeo Spider.

sarebbe succeduto alla Giulietta Spider. Il design della linea della nuova vettura fu affidato a Pininfarina. Il modello da produrre in serie debuttò nel marzo del 1966 con il nome di "1600 Spider". Subito dopo, però, fu deciso di associare alla vettura un appellativo che entrasse nell'immaginario collettivo, e quindi venne indetto un concorso dalla rivista Quattroruote, dove i lettori avrebbero potuto suggerirne il nome; vinse un ingegnere bresciano, Guidobaldo Trionfi, che aveva proposto il nome "Duetto", richiamando il fatto che il modello fosse a due posti. Già nel 1966 tale appellativo venne affiancato ufficialmente alla 1600 Spider, ma poté essere usato solo per poco tempo, a causa dell'omonimia con una merendina al cioccolato. L'azienda dolciaria produttrice rivendicò infatti il diritto esclusivo di utilizzo commerciale della denominazione "Duetto", e quindi la Casa automobilistica milanese fu obbligata a cambiare il nome del modello in "Alfa Romeo Spider"; nonostante questa diatriba, il modello è però universalmente conosciuto come "Duetto".

Il pianale del Duetto derivava da quello della Giulia, e fu l'ultimo lavoro di Battista Farina prima di morire. La vettura ebbe un grandissimo successo che travalicò i confini nazionali, arrivando fino agli Stati Uniti, dove fu molto popolare anche grazie all'apparizione nel film "Il laureato".

Nel 1963, sempre per volere di Luraghi e grazie all'impegno di Carlo Chiti, nacque invece l'Autodelta, che l'anno successivo si tramutò nella sezione corse dell'Alfa Romeo. Questo reparto corse esterno fu voluto da Luraghi per dotare l'Alfa Romeo di una struttura snella ed indipendente che sollevasse la Casa madre dal cospicuo lavoro connesso alle competizioni. Nel 1966 l'Alfa Romeo acquistò l'Autodelta, che divenne quindi il nuovo reparto corse ufficiale della casa sostituendo quello interno all'azienda.

Uno dei modelli preparati dall'Autodelta in questo



Alfa Romeo Giulia GTA.

periodo, la Giulia GTA, vinse, tra gli anni sessanta e settanta, sei Campionati Europei Turismo. L'Alfa Romeo Giulia GTA (acronimo di Gran Turismo Alleggerita) fu un'automobile sportiva

prodotta tra il 1965 ed il 1975. La versione di serie pesava 745 kg, contro i 950 della Giulia Sprint GT,

ed il motore erogava 115 cv.



Alfa Romeo 33 Stradale.

In questi anni l'Alfa Romeo era all'apice della sua fama, e così

decise di introdurre un altro modello che passò entrò nella storia, la 33 Stradale, una delle più belle auto di tutti i tempi. Ne furono prodotti solo 18 esemplari, ed oggi vanta quotazioni che vanno oltre il milione di Euro.

Questa vettura deriva dal modello da competizione Tipo 33, la quale fu un'autovettura prodotta dal 1967 al 1977.



Alfa Romeo Tipo 33.

## Gli anni settanta

Gli anni sessanta e settanta furono caratterizzati dalla collaborazione tra l'Alfa Romeo ed i migliori designer italiani; ad esempio lavorarono per la casa del Biscione, la Zagato, la Pininfarina e la Bertone, che disegnò, tra l'altro, la Montreal del 1970, modello che non ebbe il successo sperato perché fu lanciato sui mercati poco prima della crisi energetica del 1973, e che quindi venne penalizzato dagli alti consumi del suo motore V8.

L'Alfa Romeo Montreal fu un'autovettura sportiva stradale a due posti più due, costruita dal 1970 al 1977. Nel 1967, anno in cui cadeva il centenario della nascita della Federazione Canadese, tutte le nazioni del mondo



Alfa Romeo Montreal.

parteciparono all'Esposizione Universale di Montreal presentando le migliori realizzazioni nei vari campi della scienza e della tecnica. Come unica Casa automobilistica ad essere invitata, l'Alfa Romeo si presentò con una *dream car*, definita testualmente «la massima aspirazione dell'uomo in fatto di automobili».

In quegli anni l'Alfa Romeo godeva di grande prestigio presso il pubblico nordamericano, e l'eleganza della vettura suscitò un vivo interesse che, contrariamente alle previsioni, non si spense nei mesi successivi. Le richieste dei concessionari canadesi e statunitensi furono tanto pressanti e reiterate da costringere l'azienda del Portello ad optare per la messa in produzione della vettura.

Sul fronte delle strategie aziendali, già alla fine degli anni sessanta venne deciso il rifacimento dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, che prevedeva la sua trasformazione da centro produttivo di motori aeronautici a stabilimento automobilistico a tutti gli effetti. Il progetto di assemblare un modello di piccole dimensioni nell'Italia meridionale risaliva comunque agli anni cinquanta anche se, per varie vicissitudini, fu reso operativo solo negli anni settanta. Uno dei motivi che spinse Luraghi a investire nel Sud Italia fu il tentativo di limitare l'emigrazione meridionale verso le fabbriche del Nord, portando quindi il lavoro nelle zone di origine del fenomeno. In questo modo, secondo Luraghi, si sarebbe limitata la nascita di quei problemi sociali e di integrazione che scaturivano dal massiccio esodo di migranti verso le regioni settentrionali.

La prima vettura che venne prodotta a Pomigliano d'Arco fu l'Alfasud, cioè un modello medio-piccolo che segnò l'esordio della casa del Biscione in questo



Alfa Romeo Alfasud.

segmento e che venne assemblata a partire dal 1972.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Sannia\\_p.\\_104-149](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Sannia_p._104-149).

L'Alfasud era dotata di una carrozzeria che nacque dalla matita di Giorgetto Giugiaro, e di un piccolo motore da 1,2 L, che però non pregiudicava, per le sue dimensioni, le brillanti prestazioni del modello.

L' Alfasud ebbe due primati: fu la prima Alfa Romeo a trazione anteriore nonché il primo modello della Casa del Biscione ad aver installato il motore boxer Alfa Romeo.

Già al momento del lancio l'Alfasud ebbe un buon successo commerciale, anche grazie all'ampliamento verso il basso della potenziale clientela Alfa Romeo. Quest'ultima infatti ora comprendeva anche possibili acquirenti che in precedenza non avrebbero mai potuto permettersi un modello della Casa nuovo.

Dato che ora la produzione non era realizzata solo in provincia di Milano, ma anche in Campania, al marchio Alfa Romeo venne rimosso il riferimento al capoluogo meneghino.

All'Alfasud, sempre nel 1972, fu affiancato un altro nuovo modello, l'Alfetta, una berlina di fascia medio-alta. La vettura presentava una meccanica completamente

nuova, che fu sviluppata per modernizzare la trasmissione, le sospensioni ed il telaio, i cui schemi risalivano ormai alla 1900 ed erano



Alfa Romeo Alfetta.

diventati obsoleti, soprattutto alla luce del progresso tecnologico fatto dalla concorrenza. Il nome della nuova vettura derivava invece dal soprannome del modello da competizione che aveva vinto il primo campionato del mondo di Formula 1, la 158. La scelta del nome non fu casuale e non venne neppure dettata dalla tradizione: la nuova meccanica infatti derivava dalle vetture da competizione e comprendeva un telaio con sospensioni anteriori a quadrilateri, ed un ponte posteriore De Dion. La trasmissione seguiva invece lo schema transaxle, con il cambio e la frizione montati in blocco nel

retrotreno per ottenere una perfetta ripartizione delle masse.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Owen\\_p.\\_60-152](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Owen_p._60-152)

Nello specifico, la soluzione del ponte De Dion derivava dalle vetture da competizione degli anni cinquanta e venne installato perché permetteva alle ruote di muoversi indipendentemente, senza avere deviazioni sfavorevoli della campanatura, con conseguente miglioramento della tenuta di strada. Per queste novità tecniche l'Alfetta suscitò inizialmente qualche dubbio in alcuni dirigenti dell'Alfa Romeo, che temevano una risposta negativa da parte del mercato, abituato alla classica e collaudata meccanica Alfa Romeo: non si poteva prevedere con certezza la reazione dei potenziali acquirenti nei confronti di un cambiamento così radicale.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Sannia\\_p.\\_107-83](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Sannia_p._107-83)

Da un punto di vista meccanico l'Alfetta era però all'avanguardia, e nessun altro modello della concorrenza possedeva uno schema così raffinato. Il nuovo modello aveva però un difetto rilevante: possedeva qualche problema d'assemblaggio.

Nel 1974 l'Alfa Romeo decise di affiancare all'Alfetta berlina una corrispettiva versione coupé. Le principali direttive aziendali furono volte alla

creazione di una vettura che potesse offrire quattro posti comodi (al posto del tradizionale 2+2) con un bagagliaio di buona capienza. L'obiettivo era combattere la concorrenza delle berline sportive compatte (come la BMW 2002) che, offrendo simili prestazioni e maggiore versatilità d'uso, stavano raccogliendo un considerevole successo in tutta Europa.

Partendo dalla base meccanica della "Giulia GT", venne dato l'incarico per il nuovo progetto alla "neonata" Italdesign di [Giorgetto Giugiaro](#), in considerazione del fatto che tale progettista aveva seguito la nascita e lo sviluppo del suddetto modello negli anni in cui lavorava alla Bertone. Contemporaneamente, il Centro Stile Alfa Romeo provvide alla realizzazione di un progetto parallelo. Il risultato finale fu una carrozzeria con i volumi spostati all'indietro e la coda tronca.

Per quanto riguarda le competizioni, gli anni settanta videro l'Alfa Romeo impegnata soprattutto nelle corse con auto a "ruote coperte", in particolare con la Tipo 33 e le sue derivate, tra cui l'Alfa Romeo 33



TT/12 e l'Alfa Romeo 33 SC 12.

L'Alfa Romeo 33 TT/12 fu un modello prodotto dal 1973 al 1976,

venne progettata dall'ingegner Carlo Chiti, rispetto ai modelli precedenti introduceva un inedito telaio tubolare ed aveva un peso di 670 kg. L'auto montava un motore V12 a cilindri contrapposti da 3.000 cm<sup>3</sup> di cilindrata, che erogava una potenza di oltre 500 CV a 11.500 giri/min. Il 1973 fu caratterizzato dall'ulteriore sviluppo della vettura e le vittorie arrivarono con le stagioni successive: nel 1974 vinse la 1000 km di Monza arrivando seconda in classifica e l'anno successivo vinse il campionato del mondo sportprototipi, imponendosi nella graduatoria assoluta vincendo 7 gare su 8.

L'Alfa Romeo 33 SC 12 è il modello successore della 33 TT/12, e fu prodotto dal 1976 al 1977. Aveva un motore a 12 cilindri contrapposti (boxer), 3.000 cm<sup>3</sup> di cilindrata con una potenza di oltre 500 CV ed un peso totale di 720 kg. Il telaio era "scatolato" (da qui l'"SC" nel nome della vettura), vale a dire delle travature reticolari che racchiudevano l'interno dell'auto. Con questa vettura l'Alfa Romeo riconquistò il campionato mondiale sport prototipi nel 1977 vincendo tutte le gare in calendario nella propria categoria. In seguito venne equipaggiata con



Alfa Romeo 33 SC 12.

un nuovo propulsore turbocompresso, che venne testato sul circuito di Salisburgo, permettendo ad Arturo Merzario di girare con una velocità media di circa 203 km/h; aveva una cilindrata di 2.134 cm<sup>3</sup> ed una potenza di quasi 650 CV a 11.000 giri/min.

Nonostante le vittorie sportive, gli anni settanta non furono altrettanto fortunati riguardo la produzione di serie, soprattutto a causa della crisi petrolifera del 1973, che colpì pesantemente il comparto dell'auto. Le vendite di autovetture registrarono infatti un vistoso calo a causa del rapido e vertiginoso aumento del prezzo dei carburanti.

Invece, sul fronte manageriale, nel 1974 Luraghi lasciò l'Alfa Romeo.

Per quanto riguarda i modelli da strada, la seconda



Alfa romeo Giulietta.

metà degli anni settanta fu segnata dall'avvio di una fase di gravi difficoltà, che si tradusse in una sostanziale passività nei

confronti dell'aggiornamento dei modelli più datati e del lancio di nuove vetture. La Giulia, che era obsoleta già da anni, fu sostituita solo nel 1977 dalla

nuova Giulietta (1977- 1985), che riprese la meccanica dall'Alfetta ma si posizionò in una fascia di mercato inferiore, dato che fu proposta con due motorizzazioni più piccole, 1300 e 1600 cm<sup>3</sup>. La carrozzeria era però completamente diversa da quella della Giulia, poiché era caratterizzata da linee squadrate.

Nel contempo fu introdotta l'Alfetta con motore da 2 L, il cui debutto seguì di qualche anno la versione con propulsore da 1,6 L.

Poco più tardi venne introdotta la nuova ammiraglia, a cui fu dato il nome di Alfa 6 (1979-1987)

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Sannia\\_p.\\_119-163](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Sannia_p._119-163).

Nonostante fosse dotata del celebre motore V6 Busso, ovvero del primo motore a sei cilindri Alfa Romeo dopo quello installato sulla 2600, l'Alfa 6 si rivelò un flop commerciale a causa della linea obsoleta e del clima economico di quegli anni, che sconsigliava l'acquisto di auto di grande cilindrata.

Nel medesimo anno debuttò la prima vettura italiana con motore Diesel sovralimentato, l'Alfetta Turbodiesel; ebbe un buon successo soprattutto grazie alle prestazioni che la collocavano nelle prime posizioni della classifica stilata in base alle

performance delle vetture con questo genere di alimentazione.

Alla fine degli anni settanta l'Alfa Romeo tornò a gareggiare in Formula 1. Il preludio risaliva al decennio precedente, quando la Casa del Biscione aveva fornito il propulsore a scuderie minori, ed alla prima parte degli anni settanta, quando i



motori Alfa Romeo erano stati montati, dal 1970 al 1971, su vetture McLaren e March. Con l'intenzione di far esperienza nei Gran Premi, preparandosi nel contempo ad una partecipazione diretta come costruttore, nel 1975 l'Alfa Romeo stipulò un accordo con la **Brabham** sempre per la fornitura di motori. L'Alfa Romeo prese poi parte al campionato di Formula 1 come costruttore dal 1979 al 1985, ma senza ottenere grossi successi. Questo ritorno in Formula 1 fu funestato anche dalla morte del pilota Patrick Depailler, che si schiantò durante alcune prove in Germania nel 1980 a bordo della sua Alfa Romeo.

## Gli anni ottanta

Il periodo compreso tra la fine degli anni settanta e l'inizio degli anni ottanta fu caratterizzato dalla presenza, nella gamma Alfa Romeo, di modelli obsoleti e superati che non vennero sostituiti da nuove vetture all'altezza del prestigio del marchio. Era lacunosa anche la fattura dei modelli, che difettavano per l'assemblaggio poco curato e per la scarsa qualità dei materiali. Quest'ultima, in particolare, comportava anche problemi di ruggine al corpo vettura, e ciò causò tra l'altro il peggioramento dell'immagine del marchio, soprattutto in ambito internazionale. Nel frattempo, la crisi energetica stava mitigando i suoi effetti inibitori nei confronti dell'economia, e ciò portò anche ad una più forte concorrenza da parte delle Case automobilistiche estere.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Sannia\\_p.\\_122-167](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Sannia_p._122-167).

Pertanto l'Alfa Romeo passò da una situazione caratterizzata dalla presenza di un solo concorrente principale - la Lancia - ad una nuova condizione che era contraddistinta dalla presenza di una forte e crescente concorrenza dei modelli dei marchi stranieri, che avevano beneficiato dell'internazionalizzazione dei mercati avvenuta durante la crisi energetica. In questo contesto

sfavorevole la situazione dell'Alfa Romeo peggiorò ulteriormente. Il primo provvedimento che fu preso dalla dirigenza per fronteggiare la situazione fu quello di operare, all'inizio degli anni ottanta, un restyling dell'intera gamma con risultati esteticamente discutibili. Questo aggiornamento, di conseguenza, non portò ai benefici sperati.

Un avvenimento che migliorò temporaneamente la situazione fu il lancio dell'Alfa Romeo 33 (1983-1995), che sostituì l'Alfasud. La 33 si basava sull'autotelaio e sulla meccanica del modello che rimpiazzava, ma presentava una carrozzeria dalle linee più moderne. L'Alfa 33 era una vettura che a generose prestazioni coniugava una cilindrata relativamente bassa di soli 15 cavalli fiscali, ciò la incoronò come "l'Alfa per tutti", che avvicinò il pubblico giovanile alla Casa e che diffuse il "virus alfista"; infatti molti ex utenti di Alfasud ed Alfa 33 furono poi felici possessori delle più costose Alfa 75 e Alfa 164. Sia sotto il profilo tecnologico che sotto quello commerciale l'Alfa 33, assieme all'Alfasud, è stata importantissima per la Casa del Biscione, più di quanto si pensasse allora: ebbero un ruolo fondamentale nell'alfizzazione del popolo, per cui non solo le prestazioni ed un indovinato design, ma anche l'abbordabile cilindrata ne consacrò il notevole successo.

L'Alfa 33, disponibile solo in versione a 5 porte (berlina e wagon), veniva assemblata nello



Alfa Romeo 33.

stabilimento di Pomigliano d'Arco e fu un grande successo: infatti, tra il 1983 ed il 1995, ne vennero prodotti quasi un milione di esemplari, il che ne fece la seconda vettura più venduta in assoluto nella

storia dell'Alfa Romeo dopo l'Alfasud (la quale superò il milione di esemplari prodotti).

La 33 ebbe un ottimo riscontro commerciale e diede quindi un po' di respiro alle casse dell'azienda. Il successo fu anche decretato dalla versione 4x4 e da quella familiare; quest'ultima, in particolare, aiutò a diffondere questo tipo di carrozzeria tra gli italiani. Fino ad allora infatti le vetture familiari erano considerate solamente adatte a essere utilizzate come veicoli da lavoro.

Un'altra vettura presentata negli anni ottanta fu l'Alfa Romeo 90 (prodotta dal 1984 al 1987), la quale sostituì sia l'Alfetta che l'Alfa 6, essendo dotata della meccanica della prima e di un moderno corpo vettura disegnato da Bertone.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Sannia\\_p.\\_134-138-173](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Sannia_p._134-138-173)

La nuova ammiraglia fu però offuscata da un altro nuovo modello, che era basato sull'Alfetta, l'Alfa Romeo 75, che sostituì la Giulietta nel 1985, e traeva il nome dall'anniversario di fondazione dell'Alfa Romeo, che proprio quell'anno compiva 75 anni di attività, e fu l'ennesimo frutto della strategia di derivare i nuovi modelli da vetture precedenti. La 75 ebbe un buon successo sui mercati e fu la prima Alfa Romeo a montare il nuovo motore Twin Spark nonché l'ultima berlina sportiva a trazione posteriore. La sua commercializzazione fu immediatamente successiva alla presentazione ma, nonostante la strategia volta al contenimento dei costi, i collaudi furono lunghi e molto scrupolosi.

I primi prototipi però iniziarono i test quasi del tutto inosservati, "camuffati" utilizzando le scocche dei modelli Giulietta ed Alfetta. Nella metà del 1984 si iniziarono ad effettuare i test dei prototipi con la nuova scocca e nei primi mesi del 1985 vennero prodotti circa 200 modelli preserie, per essere collaudati in diverse tipologie di percorso, al fine di

ridurre al minimo i difetti di giovinezza. Tuttavia la vettura era già di per sé più che collaudata, anche nei motori: i 4 cilindri bialbero con alimentazione a 2 carburatori erano i medesimi della Giulietta, come pure il turbodiesel 2 litri prodotto dalla VM Motori. A questa gamma si aggiungeva il V6 Busso di 2492cm<sup>3</sup> a iniezione, da 158 cv. Grazie all'adozione dell'intercooler ed all'aumento della pressione di sovralimentazione, la versione "2.0 Turbodiesel" aveva 95 CV anziché 82.

Sul fronte delle competizioni questi anni furono ricchi di soddisfazioni, soprattutto grazie alla GTV6 (1974-1987), che si aggiudicò il Campionato Europeo Turismo nelle stagioni 1982, 1983 e 1984.



Alfa Romeo GTV6

In riferimento alle gare, nel 1985 venne deciso di liquidare l'Autodelta, e dall'anno successivo le gare tornarono a essere gestite dall'Alfa Corse.

L'azienda, nonostante il lancio di modelli che ebbero un buon riscontro commerciale, aveva però ancora i conti in rosso. Questa situazione finanziaria era

principalmente dovuta agli alti costi di produzione. Con l'obiettivo di ridurre le perdite dell'IRI, il suo presidente, Romano Prodi, decise di vendere la Casa del Biscione ad un gruppo privato. Nel 1986, dopo un'accesa battaglia con la Ford, il gruppo Fiat acquisì l'Alfa Romeo grazie all'intercessione di Prodi, che impedì l'acquisto da parte del gruppo automobilistico statunitense. Dopo l'acquisizione, la Fiat decise di accorpare l'Alfa Romeo ad un'altra azienda del gruppo, la Lancia, dando vita alla "Alfa-Lancia Industriale", alla cui presidenza venne nominato Vittorio Ghidella. Nel contempo la nuova proprietà decise di ottimizzare la gamma delle vetture con l'uscita di scena dell'Arna e della 90, e con l'aggiornamento degli altri modelli rimasti in listino.

Nel 1987 venne introdotta la 164, che impiegava lo stesso autotelaio



Alfa Romeo 164

utilizzato sulla Fiat Croma, sulla Lancia Thema e sulla SAAB 9000. Ciò fu possibile grazie ad un accordo tra l'Alfa Romeo ed i due

gruppi automobilistici concorrenti, prima dell'acquisto da parte della Fiat, il cui scopo era quello di contenere i costi di progettazione e sviluppo dei modelli, la 164 presentava però un

disegno stilistico più accattivante e particolare, opera di Pininfarina.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Sannia\\_p.\\_142-8](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Sannia_p._142-8)

Nel 1989 venne presentata una coupé in serie limitata che aveva lo scopo di



Alfa Romeo RZ.

ravvivare la fama sportiva dell'Alfa Romeo, la



Alfa Romeo SZ.

SZ (1989-1991), che venne poi affiancata nel 1991 dalla RZ (1992-1993), ossia la sua versione scoperta.

## Gli anni novanta

L'inizio del decennio conclusivo del XX secolo fu caratterizzato dall'ultimo aggiornamento della Spider Duetto, le cui origini affondavano negli anni sessanta.

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27Alfa\\_Romeo\\_-\\_cite\\_note-Sannia\\_p.\\_148-188](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27Alfa_Romeo_-_cite_note-Sannia_p._148-188)

Queste modifiche, che vennero introdotte nel 1990, comprendevano l'installazione di paraurti in tinta con la carrozzeria e la revisione della parte posteriore, il cui disegno era ora influenzato da quello della 164.

Il secondo modello fu invece la 155, che venne introdotta nel 1992. A causa della linea estetica,

della trazione posteriore in favore di quella anteriore, la 155 non venne accolta con entusiasmo dagli alfisti, nonostante la presenza di alcune soluzioni meccaniche



Alfa Romeo 155.

raffinate, come il variatore di fase Alfa Romeo nei motori oppure la tecnologia della versione a trazione integrale Q4, che derivava da quella della Lancia Delta Integrale.

La Fiat decise di derivare la meccanica dei modelli Alfa Romeo da quella delle sue vetture con l'obiettivo di contenere i costi, scegliendo soluzioni che semplificassero il più possibile gli schemi che erano alla base delle sospensioni, della trasmissione e di altri elementi, prestando anche attenzione alla semplicità manutentiva dei componenti meccanici. La 155 nelle competizioni vinse diversi campionati nazionali Turismo, tra cui il prestigioso Deutsche Tourenwagen Meisterschaft interrompendo il dominio delle vetture tedesche.

Poco dopo furono lanciati i due modelli che sostituirono la 33, la 145 e la 146, che debuttarono rispettivamente nel 1994 e nel 1995. Entrambe le vetture erano berline basate sul pianale della 155 ed erano caratterizzate da una carrozzeria dai tratti innovativi: la 145 aveva dimensioni contenute e possedeva una carrozzeria a tre porte e due volumi, mentre la 146 era a due volumi e mezzo ed a cinque porte. Dalla 33 i due modelli ereditarono invece i motori boxer Alfa Romeo, sostituiti qualche anno più tardi dai propulsori Twin Spark.

Il 1995 fu anche l'anno d'esordio di un'altra coppia di modelli, che ripresero questa volta due nomi



Alfa Romeo GTV.

storici per la casa del Biscione: la GTV e la Spider. Vennero introdotti per rilanciare la fama sportiva del marchio e quindi furono dotati di motori dalle prestazioni brillanti. La meccanica derivava però da quella della Fiat Tipo, anche se fu realizzato un adattamento per fornire maggiore sportività alle nuove vetture.

La GTV fu prodotta dal 1995 al 2005, e trae il suo nome dall'acronimo di Gran Turismo Veloce, viene anche chiamata "GTV 916" (dal medesimo numero di progetto) per distinguerla dalle omonime antenate. Fu disegnata da Enrico Fumia per il centro stile Pininfarina.

A causa però della concorrenza delle omologhe vetture tedesche, i due modelli non ebbero però il successo sperato.

L'anno della svolta per l'Alfa Romeo fu il 1997, grazie al lancio della 156 (1997-2005). Essa sostituì la poco fortunata 155 e segnò, con la sua linea sportiva ed innovativa, una rottura con le vetture del passato, marcando nel contempo l'inizio di un nuovo concetto di stile che fu poi



Alfa Romeo 156.

applicato anche sui modelli seguenti, pur con vari aggiornamenti. Questo nuovo concetto di stile, che fu opera di Walter de Silva, coniugava le linee caratteristiche di famosi modelli Alfa Romeo del passato con stilemi moderni. La 156 ebbe subito un successo notevole ed inaspettato, tant'è che vinse, nel 1998, il prestigioso premio di Auto dell'anno, anche grazie alla sua meccanica raffinata. È su questo modello che fu introdotto per la prima volta il cambio Selespeed, ovvero una trasmissione semi-automatica, con due leve dietro il volante che comandavano l'innesto delle marce; questo cambio derivava dal mondo delle corse ed il suo lancio era stato pensato per consentire un impiego sportivo della vettura. La 156 fu inoltre la prima auto al mondo ad aver installato un motore turbo diesel common rail. Nel 2000 fu introdotta la versione familiare, la Sportwagon.

Nel 1998 terminò la produzione della 164, che cedette il posto al nuovo modello della Casa, la 166 (1998-2007), la quale si presentò con dimensioni

ancor più generose della progenitrice, conservando tuttavia l'impostazione



Alfa Romeo 166.

meccanica a trazione anteriore. Quest'ultimo aspetto generò malumori tra gli alfisti, anche alla luce della tendenza seguita dai marchi rivali, indirizzata alla commercializzazione di modelli a trazione posteriore.

La 166 era però dotata di un abitacolo molto comodo e di un equipaggiamento particolarmente ricco che rendeva il modello adatto, tra l'altro, ai lunghi viaggi. La 166 venne ritirata dal mercato nel 2007 dopo aver riscosso un buon successo commerciale.

Per quanto riguarda le competizioni, in questo periodo l'Alfa Romeo conquistò, con la 156, quattro titoli europei turismo piloti (dal 2000 al 2003) grazie a Fabrizio Giovanardi e Gabriele Tarquini, e tre campionati europei turismo marche (dal 2000 al 2002).

# Gli anni duemila e duemiladieci

Il nuovo millennio iniziò per la Casa del Biscione sotto ottimi auspici commerciali. Il nuovo modello che venne introdotto nel 2000, la compatta 147 (2000-2010), ebbe infatti un grande successo tra il pubblico e riuscì ad aggiudicarsi il premio Volante d'Oro nel 2000, nonché il titolo di Auto dell'anno nel 2001. Da un punto di vista stilistico ci fu l'introduzione di un frontale dalle linee più decise e definite, che ricordava quello della 1900.



Alfa Romeo 147.

Il 2003 fu caratterizzato dall'aggiornamento dell'intera gamma, infatti furono rinnovate la 156, la Spider, la GTV e la 166. Sempre nel 2003 avvenne la presentazione del modello GT (2003-2010), che l'anno successivo vinse il premio di "Automobile più bella del mondo". Presentata nel 2003, è stata



Alfa Romeo GT.

concepita come l'erede ideale delle storiche GT tre volumi del marchio, quali l'Alfa Romeo Giulia Granturismo. Entrambe le macchine sono nate, a distanza di quarant'anni, dalla matita di Bertone.

Nel 2004 venne invece aggiornata la 147 e furono lanciate sul mercato due nuove versioni della 156, la Q4 e la GT.

Nel 2005 debuttò la 159 (2005-2011), ovvero il modello di gamma medio-alta che sostituì la 156. Disegnata da Giugiaro, la 159 era sostanzialmente un'evoluzione del modello che



Alfa Romeo 159.

rimpiazzava, nonostante avesse dimensioni e peso maggiori. La vettura venne realizzata in collaborazione con il gruppo General Motors, il pianale infatti era frutto di una cooperazione con la Casa tedesca Opel, che tuttavia non ebbe seguito. La 159 era dotata di un'ampia gamma di motori e fu offerta sia in versione berlina sia familiare Sportwagon.

Nello stesso anno debuttò la nuova coupé sportiva, nata sempre dalla matita di Giorgetto Giugiaro, che prese il posto della GTV: l'Alfa Romeo Brera (2005-2010).



Alfa Romeo Brera.

Vincitrice di ben 10 premi sullo stile e sul design, tra i quali il Premio Compasso d'oro 2004, la motivazione scritta della giuria fu: "Raramente la complessa combinazione di volumi che costituisce il corpo di un'automobile è stata espressa con linee così nette, essenziali ed armoniose: il risultato è una delle automobili più belle ed affascinanti che siano mai state realizzate".

Nel 2006 fu introdotta la nuova Spider, che era un'evoluzione della Brera e che sostituì il precedente modello omonimo.

Il 2007 fu l'anno del debutto della sportiva 8C Competizione (2007-2010), le cui forme erano



ispirate alla 33 Stradale. Venne commercializzata in serie limitata, ed i

500 esemplari previsti furono tutti venduti, appena introdotti sul mercato, a facoltosi clienti. Era dotata di un motore V8 Maserati Squadra Corse da 4,7 L e 450 CV, che era assemblato dalla Ferrari e che derivava dal propulsore montato sulla Maserati 4200 GT.

Il modello trasse il nome dalle vetture Alfa Romeo con motore a otto cilindri, commercializzate negli anni trenta e quaranta e segnò il ritorno della casa del Biscione alla trazione posteriore. La vettura ebbe un ottimo successo e per tale motivo il gruppo Fiat decise di realizzarne anche una versione spyder, che entrò in produzione nel 2009. Anche della versione aperta furono realizzati solo 500 esemplari.

Nel giugno 2008 è avvenuto invece il lancio commerciale della compatta MiTo ("Mi" per Milano, dove nacque l'Alfa Romeo, e "To" per Torino, dove viene costruita), che è stata concepita per tentare di incrementare le vendite



Alfa Romeo MiTo.

estendendo la gamma Alfa Romeo verso il basso. Si è posizionata al di sotto della 147 e, grazie alla sua immagine sportiva e dinamica, è stata pensata per attrarre un pubblico giovanile. La MiTo è basata sul Pianale FGA Small, ed è stata la prima Alfa Romeo

ad essere assemblata nello stabilimento Fiat di Mirafiori.

Nel 2010, in occasione del centenario di fondazione della Casa, l'Alfa Romeo ha presentato il modello che sostituisce la 147, la Giulietta. La vettura è basata sul nuovo pianale FGA Compact, e presenta

caratteristiche meccaniche ricercate, come il cambio a doppia frizione. La Giulietta è inoltre dotata del sistema "start&stop", dell'Alfa Romeo "DNA", del controllo elettronico della stabilità e del differenziale Q2. La vettura si è dimostrata estremamente sicura durante le prove a cui è stata sottoposta nel maggio del 2010, tanto da ottenere il punteggio massimo di 5 stelle, risultando così la berlina media più sicura di sempre.

Sempre nel 2010 la Zagato ha presentato la TZ3, che è stata assemblata in dieci unità. Dopo un primo esemplare, è stato presentato nel 2011



Alfa Romeo Giulietta.



Zagato Alfa Romeo TZ3.

un secondo modello, la TZ3 Stradale, messa in produzione in una piccolissima serie limitata di 9 esemplari.

La TZ3 è la terza generazione di vetture che presentano la sigla TZ, ed è stata realizzata per festeggiare due importanti anniversari di fondazione: quello numero 100 per Alfa Romeo e quello numero 90 per la Zagato.

In occasione del centenario si è avuta anche una razionalizzazione della gamma, con l'uscita di scena della GT, della Brera e della Spider.

Nel 2013 è entrata invece in produzione la 4C, la



Alfa Romeo 4C.

quale è stata presentata in anteprima mondiale in rete, anticipando di poco la première internazionale al Salone

dell'automobile di Ginevra, nel marzo

del 2013, ed il successivo debutto italiano al Salone del Mobile di Milano, nell'aprile dello stesso anno. Pur essendo una vettura a marchio Alfa Romeo, la produzione è a cura di Maserati presso il proprio stabilimento di Modena.

Il 24 giugno 2015, in occasione del 105° anniversario di fondazione della Casa, è stata presentata al Museo Storico Alfa Romeo la Giulia. La vettura viene presentata con due esemplari preserie, unicamente nella versione

Quadrifoglio Verde, in due colori, rosso e bianco. Successivamente, il 15 Settembre 2015, al salone dell'automobile di



Alfa Romeo Giulia

Francoforte, Harald Wester svela al pubblico nuove caratteristiche. Il 1° marzo 2016, in occasione del salone dell'automobile di Ginevra, vengono presentate al pubblico le versioni Diesel da 180 CV e 150 CV equipaggiate con il motore da 2,2 litri di cilindrata, realizzato interamente in alluminio. Questo quattro cilindri in linea vanta un turbocompressore a geometria variabile ad attuazione elettrica, ed è caratterizzato dal sistema d'iniezione di ultima generazione MultiJet II, con *Injection Rate Shaping* (IRS), che consente pressioni d'esercizio di 2.000 bar. Le versioni Diesel della Giulia sono equipaggiate con un cambio manuale a 6 marce oppure, a richiesta, con una trasmissione automatica ad 8 rapporti.

Durante la manifestazione svizzera è stata presentata anche la Giulia TBI con motore 2.0 turbo benzina da 200 CV con tecnologia Multiair, anch'esso realizzato interamente in alluminio. In questa motorizzazione la Giulia è disponibile unicamente con cambio automatico ad 8 rapporti. Entro la fine del 2016, come già annunciato da Harald Wester, la gamma verrà ampliata con l'introduzione della variante Diesel da 210 CV e del turbo benzina da 280 CV.