

ALFA ROMEO

La collaborazione tra Pininfarina e Alfa Romeo dura da oltre 70 anni. Una collaborazione che nel corso dei decenni si è estesa con naturalezza a tutti gli aspetti dell'attività di Pininfarina, dalla costruzione di fuoriserie su commessa alla ricerca stilistica avanzata al disegno e produzione di serie speciali.

L'Alfa Romeo era una marca dall'immagine fortemente caratterizzata quando la neonata Pininfarina ebbe l'opportunità di includere un cabriolet tipo 6C 1750 Gran Sport sovralimentato nella rosa delle proprie referenze di prestigio, a fianco di Hispano-Suiza, Isotta Fraschini e Lancia.

Poter disporre di autotelai di queste marche era un privilegio insolito per un'impresa esordiente: Giovan Battista (Pinin) Farina avrebbe avuto inizi assai più modesti se non avesse potuto contare sin dal primo giorno sul prestigio che gli derivava dall'essere l'erede legittimo della migliore scuola carrozziera torinese.

All'interno dell'universo formale Alfa Romeo le prime realizzazioni Pininfarina sono forse tra le più compassate, quelle più dichiaratamente più eleganti che sportive: eppure sono proprio i telai potenti, leggeri e prestigiosi firmati Alfa Romeo a indurre la Pininfarina all'innovazione dei canoni.

I primi parabrezza fortemente inclinati appaiono nel 1932-33 su telai Alfa Romeo tipo 8C 2300, così come nel 1935-37 su telai tipo 6C 2300 vengono utilizzate forme ovoidali ambiziose rispetto al gusto contemporaneo.

La forza dell'interazione tra Alfa Romeo e Pininfarina in questo primo ventennio non è tanto in una continuità programmatica d'immagine quanto nel feeling che le diverse configurazioni riescono a trasmettere, lasciando intendere la classe e la personalità peculiari di questi autotelai.

In termini di presenza e impatto visivo, questa forza di interazione si esprimerà anche nella materiale quantità degli esemplari realizzati, quando viene presentato l'autotelaio tipo 6C 2500, approntato in tre diverse misure di passo e con destinazione diversificata: dalla spaziosa berlina a sei posti allo snello cabriolet Super Sport.

La circostanza fortuita che l'autotelaio tipo 6C 2500 SS resti in produzione dal 1939 al 1953 ha l'effetto di unire con un denominatore comune esperienze stilistiche eterogenee.

Per le nuove Alfa Romeo del dopoguerra, sempre piene di grinta ma semplificate come richiedeva la nuova politica di mercato voluta da Finmeccanica, Pininfarina inizia a proporre la produzione di piccole serie di versioni speciali, manifestando così una embrionale vocazione da produttore industriale. L'inizio è in sordina, con solo 88 esemplari del cabriolet unificato tipo 1900 C Sprint e poco più di un centinaio di sobri coupé approntati sul medesimo pianale.

Il vero avvenimento degli anni Cinquanta è il successo mondiale della Giulietta Spider, un piccolo capolavoro pensato dapprima per la sola esportazione sulla costa ovest degli Stati Uniti e voluto poi, a furor di popolo, in tutta Europa. La sua gestazione industriale fu lunga, dai prototipi dell'inverno 1954-55 all'inizio delle consegne in Italia, che avviene solo nel tardo 1956.

Questo modello, con i suoi oltre 17.000 esemplari della versione Giulietta e i quasi 10.000 della versione Giulia, è destinato a cambiare per sempre le sorti di Pininfarina.



pininfarina

Un successo eguagliato solo da quello dello spider Duetto, costruito in grande serie applicando un'ipotesi stilistica elaborata sin dal 1956 per il prototipo Super Flow e ulteriormente precisata nel prototipo Giulietta SS Spider, presentato al Salone di Torino del 1961.

Nella sua configurazione originaria, il Duetto fu presentato al Salone di Ginevra 1966: profondamente rinnovato e con diverse denominazioni è stato prodotto dalla Pininfarina fino al 1993 in parallelo con l'Alfa 33 Giardinetta 4x4, per la quale la Pininfarina ha progettato e prodotto anche la trasformazione meccanica della trasmissione a quattro ruote motrici.

Si arriva fino al 1987 con il disegno da parte della Pininfarina dell'Alfa Romeo 164 Berlina, vettura di grande successo che ha segnato il rilancio della Marca del Portello sui mercati internazionali.

Al Salone dell'Automobile di Parigi del 1994 debuttano le Alfa Romeo GTV e Spider di disegno Pininfarina. Dal settembre 2000 Alfa Romeo affida a Pininfarina la produzione dei due modelli.

Nel 2003 sia lo spider che il GTV esordiscono in una nuova versione, sempre di design Pininfarina.

La nuova Alfa Spider del 2006, sviluppata da Pininfarina in collaborazione con il Centro Stile Alfa Romeo, è simbolo di sportività, carattere italiano e qualità: caratteristiche che hanno animato il progetto sin dall'inizio per far emergere la forte personalità delle vetture Alfa Romeo.

Pur mantenendo il frontale coerente con l'ultima generazione di Alfa, la nuova Spider ha forme che danno continuità evolutiva ai caratteri delle vetture nate dall'ormai storico connubio tra Alfa e Pininfarina.