ANEMA E CORE

Le protagoniste del nostro servizio sono la 1.2 "ti" I serie rosso Alfa di Biscioni1 - di marzo 1975, unico proprietario, mai restaurata, sembra appena uscita dal concessionario - la 1.2 berlina I serie bianco Capodimonte di Biscioni6 - del dicembre 1973, conservata come in origine - e la 1.2 L rosso Alfa di Biscioni34 - del giugno 1975, completamente restaurata dal secondo proprietario che l'ha inseguita per anni. L'associazione "Biscioni Torino", che ci ha fornito le auto che vedete in queste pagine e ci ha supportato per il servizio, è nato cinque anni fa con l'obiettivo di stanare tutte le Alfa Romeo d'epoca e di interesse collezionistico, presenti a Torino è provincia.

Si dice che le Alfa Romeo siano auto con un cuore, caldo e passionale, perché create "da uomini per gli uomini", per far vivere emozioni e sensazioni che sfamano l'anima. E, nonostante il marchio del Biscione abbia realizzato auto di una bellezza straordinaria, con palmarés sportivi ineguagliabili e modelli più unici che rari che persistono in cima alla classifica dei modelli più desiderati dai collezionisti, l'Alfa che più di tutte incarna quel sentimento verace, umano e quindi, puro, di emozionalità, è l'Alfasud. Perché? Bisogna conoscere la sua storia per rispondere esaurientemente a ciò. Per il momento vi basti sapere che, proprio per la sua vicenda, l'Alfasud è una di quelle auto che fanno parte della nostra vita e, soprattutto, di quella del nostro Paese.

PORTARE LA FABBRICA AL SUD

Intanto i prodromi della sua storia vanno ricercati tra chi, a un certo punto, decide che non devono più essere i migranti dalle regioni meridionali ad abbandonare la propria terra per andare a lavorare al Nord ma, piuttosto, parte di questi si possono impiegare direttamente al Sud, nel tentativo di appianare le differenze fra due zone fortemente diseguali dello stesso Paese; un'operazione che, con l'istruzione di maestranze locali e coinvolgendo altre realtà in un florido indotto, avrebbe creato una realtà industriale forte e strutturata, un miglioramento della condizione lavorativa, un salario stabile e adeguato, maggiori diritti civili e supporto sociale.

HRUSKA, L'AUSTRIACO DAL CUORE LATINO

Capita a volte che un uomo coriaceo e risoluto che viene dall'Austria si appassioni al suo lavoro, e trovi in un progetto - nei confronti del quale molti avrebbero gettato la spugna presto - una ragione di vita. È il caso di Rudolf Hruska (Vienna, 1915 - Torino, 1995) che, dopo aver lavorato gomito a gomito con tal Ferdinand Porsche alla progettazione del Kdf-Wagen, il futuro Maggiolino, nel 1951 viene chia-

LA PIÙ "PASIONARIA" DELLE ALFA ROMEO È ANCHE LA FIGLIA DI UN SOGNO: QUELLO DI PORTARE UNA GRANDE FABBRICA AUTOMOBILISTICA AL SUD ITALIA. QUELLA DELL'ALFASUD NON È SOLO LA STORIA DI UN'AUTOMOBILE ICONICA DELLA CASA DEL BISCIONE, MA ANCHE DI UN FENOMENO SOCIOCULTURALE ENTRATO NELL'IMMAGINARIO COLLETTIVO PER TANTISSIMI MOTIVI. VEDIAMO LA SUA GENESI.

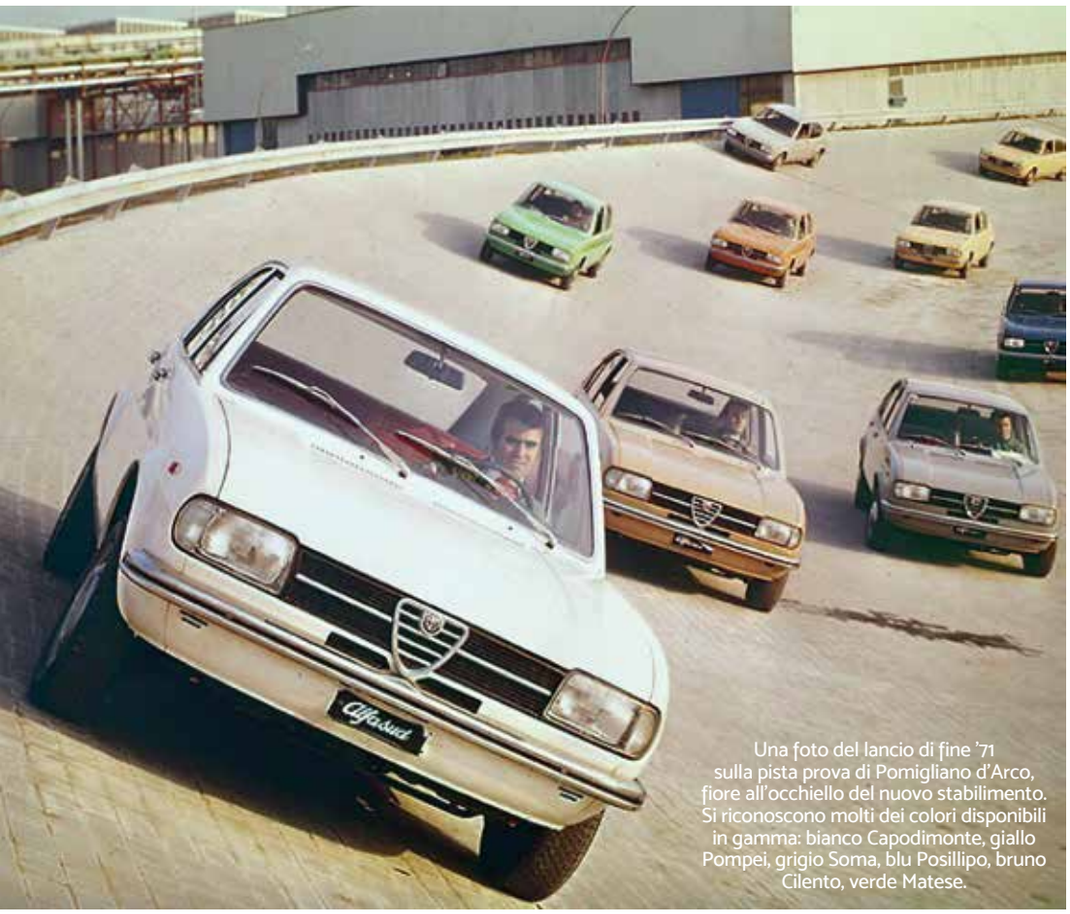
di Luca Marconetti

Oggi il gruppo, attivissimo sui social (potete trovarlo su instagram inquadrando il qr-code qui affianco o cliccando su www.biscionitorino.it), consta di una centinaia di aderenti con almeno 130 auto. I suoi membri sono identificati dalla sigla "Biscioni" seguita da un numero (per esempio, il presidente e fondatore, Steve, proprietario della "nostra" "ti", è Biscioni1).

mato da Finmeccanica in Alfa, poi in Fiat e infine di nuovo al Portello nel '67. In quel periodo l'Alfa, nonostante i cordoni della borsa, che tiene l'IRI (un ente statale, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale), siano sempre troppo stretti, veleggia spedita in acque tutto sommato calme. Luraghi si ricorda che Hruska, dieci anni prima, ha espresso l'intenzione di seguire due progetti - quelli che gli erano stati bocciati nel '59 e che lo avevano indotto a girare i tacchi - ambiziosi e rivoluzionari: presentare una vettura compatta, che sarebbe stata la più piccola in gamma e, per costruirla, impiantare uno stabilimento ex-novo a Pomigliano d'Arco, a dieci km da Napoli, sulle ceneri della fabbrica dove si costruiscono parti di motori per aerei e dove in passato si sono assemblati su licenza due modelli Renault per il mercato italiano, la Dauphine e la R4. È proprio quello che l'IRI e Luraghi ritengono ora importante per un'azienda di Stato come l'Alfa Romeo. E questa volta, a Hruska, viene data carta bianca.

L'Alfa, che già detta legge nel settore delle berline sportive con i suoi bialbero e la ciclistica raffinata (che raggiungerà l'apoteosi con il transaxle dell'Alfetta coscritta dell'Alfasud), dovrà primeggiare anche tra le compatte. Il nuovo modello - che intanto ha assunto la sigla interna "901.00" - infatti non sarà una replica di quanto già esiste sul mercato (Hruska ha appena assistito alla realizzazione e al lancio della Fiat 128) ma nascerà da concezioni totalmente nuove: basta leggerne il Cahier des charges, siglato nell'estate del 1967: lunghezza di massima 3,9 m, peso in ordine di marcia di 830 kg, immagine dinamica e sportiveggiante, abitacolo con assoluta abitabilità longitudinale (deve essere all'incirca pari a quella di una Fiat 124), con spazio per cinque persone e, nel vano bagagli, per quattro valigie (delle quali Hruska fornisce perfino le misure: 72x45x23 cm ognuna). Tutto ciò, ovviamente, dovrà essere abbinato a una meccanica d'eccezione - per garantire stabilità di strada con guida brillante, buona riserva di potenza, sound coinvolgente - che, ›

considerate le richieste sovresposte, non potrà coincidere con quella tipica Alfa Romeo: Hruska infatti sostiene come unica soluzione la trazione anteriore, da abbinare a un motore a cilindri contrapposti boxer (tipologia che Hruska ha studiato approfonditamente in Volkswagen, teorizzando dei vantaggi che avrà modo di confermare di fronte al 1,5 litri della Lancia Flavia dell'ingegner Fessia), utile ad abbassare il baricentro dell'auto e migliorare la ripartizione dei pesi sull'avantreno, che non potrà che essere a ruote indipendenti McPherson; inoltre, l'ingombro limitato del propulsore permetterà uno spettro di cilindrate variabili da 1,2 a 1,5 litri e vari tipi di scatole cambio, eventualmente anche con trazione integrale.



Una foto del lancio di fine '71 sulla pista prova di Pomigliano d'Arco, fiore all'occhiello del nuovo stabilimento. Si riconoscono molti dei colori disponibili in gamma: bianco Capodimonte, giallo Pompei, grigio Soma, blu Posillipo, bruno Cilento, verde Matese.

GIUGIARO E CHIRICO

Tutto ciò avrà "un involucro" moderno e sportivo, sì, rispettoso dei canoni Alfa Romeo ma in grado di farla riconoscere subito al primo sguardo come una vettura nuova e inedita: per questo motivo Hruska, preferisce "bypassare" il Centro Stile del Portello per rivolgersi alla Sirp di Giorgetto Giugiaro e Aldo Mantovani, la futura Italdesign, alla quale, oltre alla linea, viene affidata anche la progettazione degli interni.

Hruska procederà diversamente anche per quanto riguarda lo sviluppo della meccanica: non se ne occuperanno impiegati del Portello, ai quali verrà chiesta una collaborazione esterna nei ritagli di tempo ma un gruppo di ingegneri e tecnici, molti neoassunti, alle dipendenze di Domenico Chirico, affiancato dal tecnico austriaco, già Porsche e Abarth, Fritz Hoffman e supervisionato a stretto giro da Hruska stesso, che darà massima disponibilità e sarà sempre presente alle riunioni esecutive. Giugiaro - che, lavorando a stretto contatto con l'ufficio tecnico (lo racconta nel libro-intervista "Il giovane Giorgetto", a cura di Giosuè Boetto Cohen, edito dalla Libreria ASI) può procedere come se la meccanica fosse già impostata - presenta il primo modello in plastilina a inizio '68, mentre il telaio marciante sarebbe stato pronto a novembre.

Nel frattempo, ad aprile del 1968, con il benestare entusiastico di Governo, sindacati e Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), il presidente del Consiglio Aldo Moro posa la prima pietra del nuovo stabilimento di Pomigiliano che occuperà i 2,4 milioni di m² di proprietà di IRI dove nascerà la catena di montaggio dell'Alfasud, a fianco di quello

La linea compatta disegnata da Giugiaro, con il caratteristico profilo spiovente del tetto e la codina tranciata di netto, abbinata al passo lungo, permette, allo stesso tempo, compattezza, eleganza e spazio interno.

Sull'Alfasud berlina I serie troviamo interni essenziali ma robusti: pavimento rivestito in gomma, selleria in skai senza poggiatesta. Il volante è già regolabile in altezza.

La "ti", presentata nell'estate del 1973, riprende la carrozzeria a due porte scartata a inizio produzione e presenta una caratterizzazione sportiva data dai 4 proiettori tondi, dalla mascherina nera e dai rostri ai paraurti. Sotto, gli interni della "ti" sono più ricchi di quelli della berlina: volante a razze sdoppiate, contagiri, termometri di olio e acqua a centro plancia. L'esemplare del nostro servizio ha i rarissimi interni in skai e tessuto blu.

La coda si arricchisce invece del caratteristico spoiler in gomma che segue l'intera linea e la piega del cofano, la presa d'aria alla base del finestrino posteriore è nera e i cerchi sono di disegno dedicato, con canale da 5".

già presente, dove vengono realizzati motori. A Pomigliano si sarebbe costituito un vero e proprio nuovo gruppo, l'INCA (Industria Napoletana Costruzione Autoveicoli), partecipata da Alfa Romeo (88%), Finmeccanica (10%) e IRI (2%), mossa che permetterà l'ottenimento dei 300 miliardi di lire preventivati, a tasso agevolato, emessi dalla Cassa del Mezzogiorno, dagli Istituti di Credito per le Imprese di Pubblica Utilità, Mobiliare Italiano e per lo Sviluppo Economico dell'Italia Meridionale, oltre che dal Banco di Napoli. Lo stabilimento, moderno e climatizzato, insieme a una pista di prova da 7 km e uno scalo ferroviario da 13, sarebbe stato pronto a inizio 1971 e, nel secondo semestre dello stesso anno, i primi macchinari provvisori avrebbero completato la pre-serie di 100 vetture mentre, nella primavera del '72, l'assetto definitivo avrebbe garantito l'inizio della produzione ordinaria.

LA PRIMA: 1.2 4 PORTE (1972-1975)

Al Salone di Torino del 1971, il presidente dell'Alfa, Luraghi, scopre il telo sulla nuova Alfasud. La linea di Giugiaro è una 2 volumi bassa (è alta solo 1,37 cm), dalle linee tese e armoniche, con frontale acquattato, a due fari quadrangolari arrotondati, ai lati della mascherina, che include l'immancabile scudetto Alfa, fiancate mosse da un diedro all'altezza dei passaruota, posteriore molto spiovente con codina raccolta e ampia vetratura, mentre le ruote da 10" teorizzate da Hruska hanno lasciato il posto a delle più convenzionali da 13" (con gomme 145 SR13 di serie ma con l'optional obbligato delle 165/70 SR13), con un elegante borchia cromata impreziosita di un cerchio nero con scritta "Alfa Romeo" che, negli stemmi, per ovvi motivi, perde la dicitura "Milano" che fino a quel momento l'ha accompagnata. Rispetto ai primi modelli di stile, che fanno registrare un Cx di 0,48, peggiore di quello della Giulia, la linea è ripulita di qualsiasi orpello e appendice, così da arrivare a un ben più positivo 0,41.

La meccanica è ancora più raffinata di quella pensata da Hruska. Nonostante si decida che il modello di lancio avrà il più piccolo 1186 cm^3 (alesaggio e corsa 80x59 mm) abbinato al carburatore monocorpo verticale invertito Solex C32 DISA/21, erogante 63 CV a 6000 giri/min (rapporto di compressione 8,8:1), per realizzare l'intera famiglia dei nuovi boxer raffreddati ad acqua concepiti per l'Alfasud, >

si manterrà un unico basamento sul quale declinare le tre cilindrate partendo dal più grande 1490 cm³, così come si concepirà prima il cambio a 5 rapporti, nonostante la 1.2 venga abbinata al 4 marce (tutte sincronizzate con brevetto Porsche): questo per adattare il vano motore e la scatola trasmissione alla massima evoluzione. Inoltre ciò permetterà un vano ordinato e ben accessibile, grazie anche alla paratia trasversale inserita per rinforzare i fianchetti della scocca indeboliti dagli attacchi della sospensione McPherson che, di fatto, divide il motore dalla "vasca servizi" (dove trovano posto batteria, pompa freni/frizione, scatola fusibili, convogliatore dell'aria) e isola anche molto bene il rumore del motore. Il boxer infine, permette l'utilizzo di due corti semiassi che garantiscono una sterzatura perfetta.
Troviamo poi: alberi della distribuzione (uno per bancata, mossi da cinghie dentate) con due camme per ogni valvola e vite per la registrazione del gioco fra una coppia e l'altra, mentre le camere di scoppio sono parzialmente ricavate sul cielo dei pistoni; per evitare troppo gioco tra il cambio e l'attacco della cloche che va all'abitacolo, il gruppo trasmissione viene rinforzato da un prolungamento della lamiera "a naso", permettendo anche di scaricare sul pianale parte dell'energia cinetica in caso di urto frontale, eludendo così le critiche che sostengono essere il propulsore troppo a ridosso dell'abitacolo; frenata garantita da quattro freni a disco, gli anteriori "inboard" (montati all'uscita del differenziale), sui quali agisce anche il freno a mano, dotata di servofreno di serie dall'aprile 1973; piantone dello sterzo (regolabile in altezza e inclinazione, primizia assoluta, soprattutto per il segmento) in due tronconi, collegati con giunti cardanici, il più basso precurvato (brevetto Alfa) per collassare in caso di incidente; sospensioni anteriori del tipo McPherson con una modifica, brevettata dalla Bilstein, che evita la fine corsa degli steli degli ammortizzatori poiché i carichi di flessione sono tutti sopportati dal lungo cilindro e non dallo stelo (motivo per cui la molla elicoidale con l'ammortizzatore sono montati molto in alto); sospensione posteriore tipica delle berline Alfa Romeo, ossia assale rigido con 2 tiranti longitudinali per lato e barra Panhard; per far posto alle famose 4 valigie volute da Hruska, per il cofano Giugiaro studia delle cerniere esterne.
Gli interni semplici e molto essenziali (pavimento in gomma, selleria in skai, plancia e pannelli in preformati plastici, strumentazione priva di contagiri e orologio) sbalordiscono per l'enorme spazio a disposizione: merito della linea due volumi, del passo lungo e dell'assenza del tunnel di trasmissione al pavimento.
Per permettere ai tecnici ancora diverse prove - tra il Marocco e la Svezia, di aerodinamica e perfino crash test - la commercializzazione inizia solo nel giugno del 1972, esattamente 50 anni fa.
Pomigliano d'Arco sarà la vera croce della vicenda Alfasud, per diversi motivi. Moltissimi dei 16.000 dipendenti che sarebbero stati occupati a pieno regime, sono muratori e carpentieri che hanno realizzato lo stabilimento, oltre a tanti disoccupati della zona, dediti a mansioni saltuarie, quasi esclusivamente nel settore primario. Queste mae-

COMPETIZIONI: IL TROFEO ALFASUD "TI"

Come gran parte delle Alfa Romeo anche l'Alfasud ha avuto una brillante carriera agonistica, perlopiù concentrata nell'ambito dell'omonimo trofeo monomarca. Dal 1975 al 1981 sono state protagoniste di 164 gare, 142 delle quali valide per i trofei nazionali, 12 per la Coppa Europa e 10 per il Trofeo Europa. L'idea è partita in Austria nel 1975, quando l'ex pilota Johannes Ortner organizza un campionato monomarca riservato alle Alfasud "ti". L'iniziativa ha un grande successo e l'Alfa Romeo organizza per l'anno successivo la prima edizione del Trofeo Alfasud "ti", che si svolge con due campionati nazionali separati in Austria e Italia.
Il kit di elaborazione è realizzato dall'Autodelta che riesce a ottenere dal motore di 1286 cm³ una potenza di 126 CV. Prevede vistose appendici aerodinamiche, codolini che allargano la carreggiata ospitando pneumatici 235/45 13"; davanti un grande splitter con una grande presa d'aria al centro e dietro l'alettone è più prominente rispetto a quello di serie. Il peso di solo 800 kg permette prestazioni esaltanti, grazie anche alla proverbiale tenuta di strada accentuata dalle carreggiate allargate. La velocità massima è di circa 200 km/h.
La seconda stagione si articola su più campionati nazionali: Italia, Austria, Francia e Germania, ai quali si aggiunge una serie europea, denominata Coppa Alfasud Europa. Tra i partecipanti anche un giovanissimo Gerard Berger.
Altri piloti di Formula 1 l'hanno guidata in pista a Varano de' Melegari in occasione della giornata organizzata dal settimanale Autosprint, con la collaborazione di Gianpaolo Dallara, "Una corsa per il Friuli", per raccogliere i fondi necessari a costruire una scuola nel territorio martoriato dal terremoto. Il 2 giugno 1976 si sfidano Niki Lauda, Jody Scheckter, Ronnie Peterson, Clay Regazzoni, Jaques Laffite, Vittorio Brambilla, Alan Jones, Emerson Fittipaldi, Arturo Merzario, Bruno Giacomelli, Lella Lombardi, Renzo Zorzi, Maurizio Flammini, Sandro Munari, Bobo Cambiaghi, i motociclisti Giacomo Agostini e Jonny Ceccotto e il campione di motonautica Renato Molinari.

A Monza, nel 1977, per il secondo campionato Trofeo Alfasud "ti".

L'Alfasud "ti" di Gerard Berger a Vallelunga nel 1981.

Le code del modello base, in primo piano e della più curata "L": su quest'ultima appaiono i rostri, il profilo cromato attorno alla piega del cofano e alla base delle portiere, lo svaso per il terminale di scarico, i cerchi invece hanno ora i bulloni a vista. Le caratteristiche cerniere del baule esterne rimarranno fino alla III serie. Nel riquadro, di nuovo la bella I serie di Luigi Cecconi fotografata a Roma all'EUR.

stranze, poi, oltre a essere addestrate in fretta e sommariamente, verranno fortemente sindacalizzate, con ricadute inevitabili quanto drammatiche sulla produzione. All'utilizzo di materie prime scadenti, scelte per alimentare l'indotto locale, agli scioperi a singhiozzo che vogliono dire forti ritardi nelle consegne, si aggiunge poi un problema gravissimo: praticamente tutta la produzione I serie, in diversi punti della carrozzeria sarà aggredita dalla ruggine, causata, oltre che dalla poca cura nella realizzazione, da microrganismi inquinanti formatisi nel bagno di cataforesi.
Come vedremo nel servizio successivo, questi problemi sarebbero stati brillantemente risolti ma, comunque, l'immagine dell'Alfasud (a partire dal nome stesso, che porterà a etichettarla come "Alfa di serie B"), ne uscirà irreparabilmente infangata, entrando nel novero dei peggiori flop automobilistici, nonostante la meccanica raffinata che abbiamo descritto.

LA TI 1.2 (1973-1977)

La sigla "ti", in Alfa, è sempre stata sinonimo di vetture veloci per una clientela volenterosa di qualcosa in più da un'auto del Biscione, praticamente vetture da famiglia "vitaminizzate" per correre la domenica e andare in ufficio il lunedì, parafrasando il famoso spot della 1900: "La Berlina che vince le corse". Anche l'Alfasud sarebbe stata insignita da questa sigla nel luglio del 1973.
Non si tratta solo di un allestimento ma di un modello totalmente nuovo (Tipo 901C): la scocca è quella del prototipo della normale Alfasud 2 porte che, al lancio, si preferirà non mettere in produzione, quindi dotata di un disegno generale simile alla 4 porte ma con le fiancate caratterizzate da un unico sportello più ampio. Ma non è tutto. Per la "ti" si studiano cerchi di nuovo disegno in acciaio stampato da 13" con canale da 5" montati su pneumatici 165/70, paraurti con rostri in gomma, spoiler anteriore inferiore, appendice posteriore in gomma nera (piazzata sulla piega del baule) e calandra nera con i tradizionali 4 fari Alfa. Questi accorgimenti permetteranno un abbassamento del Cx da 0,41 a 0,38. Rivisto l'interno: volante a razze sdoppiate, contagiri di serie, pannello ridisegnato con batteria di tre strumenti (uno a disposizione, temperatura di acqua e olio), selleria in panno e finta pelle. Il motore è sempre il 1186 cm^3 ma qui dotato, grazie all'adozione di un carburatore doppio corpo Weber 32 DIR41, di 68 CV a 6000 giri/min di un maggior rapporto di compressione e un diverso incrocio delle valvole. Optional obbligatorio è il cambio a 5 marce. Come la berlina (alla quale sopravviverà un altro anno) anche la "ti" avrà una carriera lunga e articolata.

Giorgetto Giugiaro e Luigi Cecconi, presidente del gruppo Alfasud Club Italia, "svelano" la I serie verde Ischia di Luigi, in occasione dell'evento "Rivoluzione Alfasud - 50 anni del Mito", organizzato a Torino Esposizioni il 10 ottobre 2021. Affianco a loro il 1° modello di ricerca per l'Alfasud del 1968.

Da destra verso sinistra: Alfasud L bianco Capodimonte di febbraio 1976, 1.2 4 marce "base" bruno Cilento del maggio 1979 e 1.3 SC 5 porte rosso Alfa del giugno 1983. Nel '76 una L costa 2,7 milioni di lire, 140 mila più di una N e 400 meno di una ti. Una "base" nel 1979 viene 4,5 milioni; nello stesso periodo una Fiat Ritmo 60 L costa 4,85 milioni, come una Ford Escort 1100 L, una Citroën GSpecial 5. Questo servizio è stato possibile grazie all'impegno di tre dei soci fondatori dell'Alfasud Club Italia (www.alfasudclub.com).

È difficile scrollarsi di dosso una cattiva nomea, soprattutto quando questa nasce su basi decisamente negative. Per l'Alfasud prima serie, il grande cruccio è stata la ruggine. Questa sarebbe stata risolta nel corso degli anni, grazie a un adeguamento e a un miglioramento dei sistemi di stampaggio delle lamiere, verniciatura e trattamento della carrozzeria ma la macchia "morale" sarebbe restata. Peccato, perché la carriera dell'Alfasud (che avrebbe comunque fatto registrare un discreto successo di vendite), sarebbe stata ancora lunga e costellata di novità interessanti, come l'esordio del cambio a 5 marce, dei motori 1.3, "1350" e 1.5 e delle versioni particolari come la Junior, la "by Valentino" e le Quadrifoglio Oro e Verde.

SI INIZIA CON LO SDOPPIAMENTO DELLA GAMMA: "N"/L (1973-1976)

Se l'unica modifica tecnica di rilievo del 1973 è l'introduzione del tanto richiesto servofreno, la risposta commerciale alle agitazioni sindacali all'interno dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, è quella di ampliare la gamma, così da offrire alla clientela un prodotto più adatto alle diverse esigenze. Nascono le versioni base "N" (mai ufficialmente definita così) e la più rifinita L (Tipo 901D), cioè "Lusso". Per entrambe il motore è sempre il 1.2 da 63 CV. Vengono effettuate solo poche modifiche di dettaglio, come quella al carburatore, per favorire il ricircolo di benzina. La "N" è identica alla versione '72. La L - che sarà disponibile solo dal gennaio 1975 - presenta calandra con fregio e due listelli cromati, rostri gommati ai paraurti, profilo lucido alla base della

IL LUSSO DELLA SOLIDITÀ

L'EVOLUZIONE DELL'ALFASUD VEDRÀ DAPPRIMA LA COMPARSA DELLA VERSIONE "L" PIÙ CURATA E RIFINITA RISPETTO AL MODELLO BASE E FINALMENTE ADATTA ALLA CLIENTELA ALFA ROMEO; POI L'ESORDIO DELLA SUPER E DEI MODELLI DA LEI DERIVATI FINO ALLA TERZA SERIE COL PORTELLONE. LA RUGGINE SPARISCE, LA CATTIVA REPUTAZIONE, NO...

di Luca Marconetti

fiancata. All'interno c'è la moquette, il volante ha la corona più spessa, la plancia ha una fascia centrale imbottita color bluette (in contrasto con la parte alta che rimane nera), il vano porta-guanti con serratura, il portacenere di serie (anche per i posti posteriori), il lavavetro elettrico, i comandi del riscaldamento di nuovo disegno e illuminati, si può avere il contagiri e, finalmente, si possono ottenere i sedili in panno con poggiatesta. I cerchi mantengono sempre il classico disegno a fori ma i bulloni sono a vista, con solo il coprimozzo centrale. Questi sono condivisi sia dalla "N" che dalla L. Nel giugno 1976 è disponibile il cambio a 5 marce: le vetture che ne sono dotate si riconoscono per il curioso fregio adesivo "5M" in cima al terzo montante, mentre per quelle che mantengono 4 rapporti, troviamo un semplice Biscione nero su fondo grigio. L'esemplare del nostro servizio, in livrea bianco Capodimonte, è una L del febbraio 1976, quindi ancora con cambio a 4 marce. L'abbinamento livrea bianca con interno in moquette e sedili in skai blu (con poggiatesta), è molto elegante. L'auto è di proprietà di Giuliano Fabbrini, uno dei soci fondatori dell'Alfasud Club Italia, che si prefigge di censire e riunire possessori dell'omonimo modello e che conta già una cinquantina di soci. Fra le iniziative organizzate dal Club, le celebrazioni del 50° della Presentazione del modello l'anno scorso, al Museo Alfa Romeo di Arese, dove erano presenti una quarantina di Alfasud provenienti anche dall'estero e a Torino, dove, alla conferenza, hanno partecipato Giorgetto Giugiaro e alcuni storici collaudatori della Casa del Biscione.

La prima serie, che precede la "seconda" si riconosce per le frecce bianche, per il doppio listello cromato, per l'assenza degli estrattori in plastica sulle prese d'aria e per il vetro incollato con guarnizione cromata.

L'Alfasud L, lanciata nel 1973, è caratterizzata dai rostri gommati ai paraurti, dai cerchi con dadi a vista senza borchia e dalla molura cromata alla base delle portiere. Al posteriore invece troviamo la cromatura attorno al bordo del profilo di coda e la scritta arricchita dalla "L". A destra, gli interni della L con plancia imbottita bicolore, moquette e sedili con poggiatesta. L'esemplare del nostro servizio ha un volante "ti": il suo originale è in restauro. Sulla L è disponibile il contagiri.

La "seconda serie" (denominazione mai utilizzata ufficialmente) base ha un allestimento che replica ancora alcune peculiarità della I serie come il paraurti sottile ma introduce novità condivise anche dalla coeva Super: estrattore in plastica nera e frecce arancio. Specifiche sono invece la mascherina senza fregi e il parabrezza applicato con guarnizione senza profilo inox. Al posteriore notiamo l'assenza del profilo cromato sul bordo della codina e la scomparsa della nicchia per il terminale di scarico. La presa d'aria alla base del terzo montante è nera, le ruote sono quelle delle "N" e L. Tra portiera e tetto si nota il fregio adesivo: qui c'è solo il Biscione, indica la presenza del cambio a 4 marce, sulle altre c'è la dicitura "5M".

Gli interni hanno il pavimento in moquette e si possono avere i sedili in panno ma la plancia è ancora quella del 1972 (fatta eccezione per il fregio di fronte al passeggero, che non riporta più la scritta "Alfasud" ma "Alfa Romeo").A destra, la firma del papà dello stile Alfasud Giorgetto Giugiaro e il momento dell'esecuzione, all'evento organizzato a Torino dall'Alfasud Club Italia. Dalle immagini non si nota, ma i lamierati della seconda serie sono sensibilmente più spessi di quelli del 1972.

SECONDA SERIE: ACCANTO ALLA NORMALE C'È ORA LA SUPER (1977-1980)

Nel dicembre del 1977 esordisce quella che, per tutti, è la II serie dell'Alfasud (anche se mai ufficialmente). Si è finalmente intervenuto per risolvere i cronici problemi di ruggine e di scarsa qualità produttiva, con un processo di verniciatura totalmente nuovo: vengono adottati particolari zincati in Zincrometal, longheroni, montanti e scatolati sono ricoperti in PVC, mentre parabrezza e lunotto sono applicati con guarnizioni in gomma e non più incollati.

La versione "base" replica ancora la prima serie: niente cromature, paraurti sottili senza rostri, calandra nera, plancia e volante simili a quelli del 1972 ma sedili nuovi in panno mentre il pavimento è rivestito di moquette. Che si tratti di una seconda serie lo si evince solo dagli indicatori di direzione anteriori arancio, dai nuovi estrattori alle prese d'aria in plastica nera, sul cofano motore e alla base del terzo montante, e dalla scomparsa della nicchia per il terminale di scarico, alla base destra dello specchio di coda.

La nuova versione di punta è invece la Super, nome ben noto in ambito Alfa Romeo: oltre alle modifiche già elencate per la "base" troviamo paraurti di grandi dimensioni ad assorbimento d'urto in polipropilene, guarnizioni dei vetri con inserti in inox (anche sui gocciolatoi e sul profilo del cofano, come sulla precedente L), interni unificati a quelli della "ti" con strumenti a fondo azzurro, volante a razze sdoppiate con mozzo liscio e fregio piccolo, pomello cambio in finto legno, mobiletto tra i sedili anteriori, tappezzeria Texalfa (a richiesta il panno bicolore con sedute e poggiatesta a motivi lavorati).

Per quanto riguarda i motori di 1,2 litri, non abbiamo nessuna modifica e sono sempre disponibili i due cambi a 4 (non per Super) e 5 marce mentre, la novità importante, è l'introduzione del nuovo 1286 cm³ (l'alesaggio è lo stesso del 1.2, la corsa è salita a 64 mm) da 68 CV a 6000 giri/min. Questa variante avrà però vita breve: già a luglio del 1978 salirà a 1351 cm³ (corsa di 67,2 mm), per una potenza di 71 CV a 5800 giri/min. Ma non basta: contemporaneamente esordisce anche la più potente delle Alfasud berlina, dotata del 1490 cm³ (la corsa è la stessa del 1351, così da condividere l'albero a gomiti, l'alesaggio è di 84 mm, il rapporto di compressione di 9:1) erogante, grazie al carburatore doppio corpo invertito verticale Weber 32 DIR 71/250, 84 CV a 5800 giri/min.

La SC è la più matura delle Alfasud: paraurti a fascione, fari più grandi, scudetto rivisto, cerchi della Nuova Giulietta, specchietto nuovo, barre laterali. La "nostra" rosso Alfa è tra le ultime prodotte, immatricolata a giugno 1983. Sotto, al centro, gli interni - che sulla terza serie presentano pannelli e sedili ridisegnati (più grandi) - hanno una tappezzeria "extraserie" realizzata apposta per il proprietario: è un tessuto che sarebbe poi stato usato sulla successiva 33 QV. A destra, il pratico portellone, richiesto a gran voce ma introdotto solo a fine serie. Il fregio tra portiera è tetto è ora in rilievo: è più prezioso.

Per la prima volta il maquillage è profondo anche dietro. L'SC delle immagini ha il pratico portellone ed è quindi una 5 porte. Il tergilunotto era un accessorio.

Sulla terza serie la plancia è totalmente ridisegnata. Fra gli accessori l'orologio digitale Vegliaflash.

Disponibile solo Super, riscriverà i canoni delle 1.5 compatte dell'epoca, attestandosi come il modello più brillante e progressivo, una vera Alfa. Le 1.3 e 1.5 si riconoscono per la targhetta con la cilindrata in coda e hanno entrambe il solo cambio a 5 marce.

L'esemplare del nostro servizio, invece, è una rara "base" 4 marce, nella bellissima tinta Bruno Cilento, immatricolata a fine maggio 1979. È sempre stata nella famiglia dell'attuale proprietario Marco Bianco: "Mio zio la comprò al posto di una 850 ma, avendo paura di guidarla perché, a sua detta, il gap di potenza era troppo... chiese a me neopatentato di portarla a casa dal concessionario!". È totalmente originale, Marco le ha aggiunto solo il contagiri, comunque ottenibile già all'epoca come accessorio.

TERZA SERIE: È PIÙ MODERNA E HA IL PORTELLONE (1980-1983)

Nel 1980 arriva quella che è la più matura delle Alfasud, la "terza serie". In quegli anni l'aggiunta di appendici in plastica e la scomparsa delle cromature, si ritiene essere un impoverimento per molti modelli mentre, a nostro avviso, sull'Alfasud, non fanno altro che impreziosirne l'immagine e renderla più solida: non è un caso che, finalmente, in coda, appaia per esteso la scritta "Alfa Romeo".

Il nuovo modello ha fari più grandi davanti e dietro, mascherina nera, scudetto con cornice satinata, contorni spigolosi e niente stanghette cromate, cornici vetro in gomma nera o in tinta carrozzeria, il fregio che indica l'allestimento sul terzo montante finalmente in plastica a rilievo e non più adesivo, i paraurti a fascione in PVC (materiale del quale sono ricoperti anche i brancardi), le barre antintrusione sulle fiancate, lo specchietto più grande con guscio in plastica grezza, i cerchi con borchie nere della coeva Nuova Giulietta e, le cerniere del cofano posteriore, finalmente irrobustite e nascoste. Totalmente rivisti gli interni, con volante ridisegnato, sedili più grandi in vellutino o tessuto grisaglia e plan-

cia più razionale, dotata di orologio digitale (optional) e un pratico "sportello" nello schienale del divano posteriore per carichi lunghi. Quest'ultimo, non è l'unico accorgimento per lo stivaggio di bagagli presentato: a giugno 1981 sarà disponibile anche un comodo portellone posteriore che permette di aprire l'intero lunotto e darà origine alle versioni 3 (da non confondere con la "ti") e 5 porte.
Tutti disponibili i motori: al classico 1.2 carburatore monocorpo da 63 CV (col solo cambio a 4 rapporti e solo 4 porte), si aggiunge il 1.2 con carburatore doppio corpo da 68 CV (5 marce; 3, 4 e 5 porte). Il 1.3 (3, 4 e 5 porte) ha ora ben 79 CV e il 1.5 (solo 3 e 4 porte) sempre 84 (entrambi con cambio a 5 marce e carburatore doppio corpo).
La gamma '82 è invece quanto di più completo si possa chiedere all'Alfasud: gli allestimenti sono ora S (Super) e SC (Super Confort); sono disponibili 4 tipologie di rivestimenti: vellutino, tessuto spigato, garzato a coste o Texalfa; mentre le 1.2 e 1.3 hanno volante in finta pelle e pomello cambio neri, le 1.5 li hanno in finto legno, finitura presente anche su alcuni elementi interni delle SC. Fra gli accessori ora, il lavatergilunotto, gli alzacristalli elettrici anteriori e perfino i tergilavafari. Il 1.2 è sempre disponibile con carburatori mono e doppio corpo, mentre i 1.3 e 1.5 ora hanno l'accensione elettronica e possono montare il cambio a 5 marce con rapporti più lunghi per diminuire i consumi e la rumorosità agli alti regimi. Ulteriormente migliorato il trattamento delle scocche: verniciatura antiruggine con cataforesi, sigillatura manuale delle giunzioni con mastice, spruzzatura dei passaruota e dei brancardi con PVC, cerratura della carrozzeria, oliatura di vano motore e scatolati, bitume al sottoscocca.
L'esemplare del nostro servizio è una vettura molto particolare: è una 1.3 5 porte SC rosso Alfa di giugno 1983, quando la sostituta dell'Alfasud, la 33, è già sulle linee di montaggio. È stata la prima auto dell'attuale proprietario, Fabio Barriera, nostro "complice" per la riuscita di questo servizio e uno dei fautori dell'Alfasud Club Italia insieme a Giuliano e Marco. È il 1986: Fabio, palermitano doc (ma ora trapiantato in Toscana), decide che vuole un'Alfasud. Va allora con suo papà in un grosso concessionario Alfa. I due chiedono se ci sono ancora esemplari del modello ma sta uscendo la 33 e viene loro risposto che l'auto non si vende più. Fabio però, sfruttando un momento di distrazione del venditore, si intrufola in officina dove, tra le Alfa della Polizia, vede quella che sarà la sua Alfasud. Chiede delucidazioni e gli viene spiegata che è una delle ultimissime prodotte, intestata all'Alfa stessa e in uso a un dirigente di Pomigliano, che se la farà fare "su misura": non solo con i vetri elettrici della Quadrifoglio Oro e l'aggiunta degli strumenti del liquido di raffreddamento e della pressione olio della "ti" ma perfino con una tappezzeria rossa e nera inedita, che sarà poi usata sulla successiva 33 QV. Oggi Fabio - che non si è mai separato dalla sua 1.3 SC, anche quando è arrivata una 33 1.5 nuova fiammante e, anzi, l'ha restaurata totalmente 10 anni fa - ha ottenuto per lei il riconoscimento d'originalità RIAR e l'omologazione ASI con Targa Oro.

La grande differenza fra II (davanti) e III serie (dietro) è lo specchio di coda.
Il servizio è stato realizzato a Pisa, sui Lungarni. I proprietari della nostre Alfasud risiedono tutti in zona.

GIARDINETTA: OGGI È LA PIÙ RARA (1975-1980)

A metà maggio 1975, viene presentata la ricercata versione Giardinetta, disegnata sempre da Giugiaro: ha due porte, una coda tronca con ampio portellone e luce laterale unica che rende l'abitacolo molto luminoso. La scocca è modificata tra pianale e passaruota posteriori per aumentare la rigidità torsionale. L'allestimento è quello delle versioni "N" e L appena presentate, il piano di carico è rivestito in compensato marino e il divano posteriore è abbattibile. Sarà disponibile con i 1.2 a 4 e 5 marce, con il 1286 e poi col 1351 cm³ con allestimento simile a quello della Super. Sarà sostituita dalla 3p e oggi è rarissima: appena 3799 gli esemplari prodotti.

SUPER, RICCA E SOLIDA (1977-1980)

In occasione del nuovo trattamento della verniciatura, la gamma viene rinnovata con l'introduzione della versione Super, presentata a dicembre 1977: disponibile solo con 5 marce, può avere motori 1.2, 1286 e poi 1351 cm³ (da luglio 1978) con carburatore monocorpo, da 68 e 71 CV. Finalmente, nel 1978, arriva anche il 1490 cm³ con carburatore doppio corpo verticale invertito Weber 32 DIR 71/250 in grado di erogare 84 CV a 5800 giri/min. Esteticamente la Super, oltre alle novità introdotte sulla nuova "base", illustrate nel servizio precedente, ha paraurti maggiorati con fascia paracolpi in polipropilene e sono disponibili i cerchi in lega "Millerighe" come nelle Alfa più grandi. All'interno ha panno con fasce centrali tono su tono a quadretti, fianchetti maggiorati, plancia rivestita, pomello cambio in finto legno, volante con razze sdoppiate e mozzo rivisto.

TI II SERIE: ARRIVANO I MOTORI DELLA SPRINT (1977-1980)

Nel 1977 esordisce sulla "ti" il motore di 1286 cm³ in grado di erogare 76 CV: l'estetica ricalca quella della 1.2 "ti" ma i cerchi hanno canale da 5,5". Dura poco: a maggio 1978, due anni prima della berlina, è la volta del motore di 1351 cm³ derivato dalla coupé Alfasud Sprint che, con un carburatore doppio corpo verticale invertito Weber 32 DIR 81/250, eroga 79 CV a 6000 giri/min. Accanto al rinnovato 1.3 ecco anche il 1490 cm³: carburatore doppio corpo invertito Weber 32 DIR 71/250, 84 CV a 5800 giri/min. L'occasione è buona per presentare anche alcune novità estetiche, che daranno vita alla II serie della gamma "ti": spoiler posteriore sempre in gomma nera, inglobante il Biscione, "sollevato" e poggiante su tre supporti; parafanghi e brancardi arricchiti da una fascia satinata nera; paraurti maggiorati (tipo berlina Super); gocciolatoi neri; nuovo terminale di scarico; fascia adesiva recante la dicitura del modello sul terzo montante; interni con strumenti a fondo blu e plancia della 4 porte Super.

CON L'ULTIMA SERIE ARRIVA FINALMENTE IL PORTELLONE (1981-1983)

Il progetto originario non lo prevede (a inizio anni '70, effettivamente, sono poche le vetture a proporlo, poiché è ritenuto adatto solo a mezzi promiscui e commerciali) ma il portellone, sull'Alfasud, sarà accolto calorosamente dalla clientela: dal giugno 1981 in poi, molte Alfasud berlina lo avranno. È una soluzione semplice: la codina che prima funzionava da cofano viene chiusa per rinforzare la scocca, ora si apre solo la battuta sopra i proiettori, che prosegue sulla piega del terzo montante includendo il lunotto; il tergicristallo è ottenibile come accessorio. Il portellone esordisce inizialmente sulle versioni a 2 porte (ora denominate "3p") e "ti" e poi sulle 4 (5p), e sarà disponibile con i motori 1.2 5 marce, 1.3 e 1.5 (solo 3p).

BY VALENTINO, LA PRIMA HAUTE COUTURE (1980)

A fine anni '80 e per tutti gli anni '90 le collaborazioni delle case automobilistiche con stilisti e famosi marchi d'abbigliamento, sarebbero state tantissime. La prima, in Italia, è quella dell'Alfa Romeo con Valentino, che firma una bella Alfasud 1.2 5 marce nel 1980. Fortemente caratterizzata, presenta, sulla carrozzeria rame scuro metallizzato, stripes nere e oro, tetto nero, scritte e grafiche dedicate. I cerchi sono bronzati. All'interno volante in finto legno, moquette marrone e selleria in velluto rigato antracite. All'estero sarà venduta anche con i motori 1.3 e 1.5.

QUADRIFOGLIO ORO, LA PICCOLA AMMIRAGLIA (1982)

Ad Arese, la sigla Quadrifoglio Oro ha sempre significato allestimenti più lussuosi. La denominazione arriva anche a Pomigliano nel 1982 per identificare la più ricca delle Alfasud, sulla base della SC: motore 1.5 doppio carburatore da 95 CV della "ti", tinte metallizzate di serie (grigio Nisida, verde Acqua e il meraviglioso rame chiaro della presentazione), mascherina satinata, cerchi nero opaco, frecce bianche, lavatergifari di serie, inserti grigi ai paraurti, interni in panno garzato beige (tipo Alfetta), alzacristalli elettrici di serie e volante con rivestimento in finto legno.

TI III SERIE: IL PORTELLONE RACCOGLIE IL QUADRIFOGLIO (1980-1984)

Fine 1979. Viene presentata la "ti" III serie, che, ora, assomiglia molto alla berlina, anche perché è disponibile il portellone, che la trasforma nella versione 3 porte: paraurti, specchietto, cerchi e interni sono quelli delle 4-5 porte S e SC; calandra e scudetto sono riviste, tutte nere, spoiler anteriore e posteriore nuovo, più sottile ma pronunciato, su 4 supporti. La grande novità è l'alimentazione a due carburatori doppio corpo verticali invertiti Weber 32 DIR 61/100, sia per la 1.5, che sviluppa 95 CV a 5800 giri/min, sia per la 1.3 (86 CV a 5800 giri/min). Entrambe godranno dell'accensione elettronica dal giugno del 1981. Gran finale a ottobre 1982 con la presentazione della "ti" 1.5 Quadrifoglio Verde: nuovo albero a camme, condotti lucidati, diversa taratura dei carburatori (che ora possono essere anche i Dellorto DRLA 36D) e potenza di 105 CV a 6000 giri/min. Esteticamente abbiamo un'ampia fascia in plastica alla base della carrozzeria con filetto adesivo rosso, scudetto bordato di rosso, cerchi da 14" con gomme Pirelli P6 185/60 (a richiesta i bellissimi Speedline in abbinamento alle gomme speciali Michelin TRX 190/55 HR 340). Interni in moquette rossa, nuovo pomello cambio e sedili con fascia centrale in tessuto a scacchi rossi e neri. In Malesia e in Sudafrica viene offerta in versione 5 porte (Export GTA).

COLORI DISPONIBILI

I SERIE 4 PORTE 1972-1973: bianco Capodimonte, blu Posillipo, bruno Cilento, grigio Somma (solo Italia), giallo Pompei, giallo Pozzuoli (solo export), rosso Alfa, corallo Torre del Greco, verde Matese.

I SERIE 4 PORTE 1973-1974: bianco Capodimonte, blu Posillipo, blu Procida, beige Ponza, grigio Vesuvio, rosso Alfasud, verde Ischia, verde Sorrento, verde Faito (metallizzato), beige Cuma (met), grigio Nisida (met), blu Averno (met).

I SERIE TI 1973-1975: bianco Capodimonte, blu Posillipo, blu Procida, grigio Somma, giallo Pompei, rosso Alfa, corallo Torre del Greco, verde Matese, verde Faito (metallizzato), beige Cuma (met), grigio Nisida (met).

I SERIE 4 PORTE 1974-1975: *stessi colori del 1973-1974 più:* grigio antracite, grigio Somma, giallo taxi, giallo Pompei, corallo Torre del Greco, verde Matese.

I SERIE N-L-GIARDINETTA-TI 1975-1977: bianco Capodimonte, blu Posillipo, blu Procida (no Giardinetta), bruno Cilento (solo Giardinetta) grigio Somma (solo Italia), giallo Pompei, giallo Pozzuoli (no "ti"), rosso Alfa, corallo Torre del Greco, verde Matese, grigio Nisida met. (solo L e "ti"), verde Faito met. (solo L e "ti"), beige Cuma met. (solo L e ti).

II SERIE 4 PORTE "BASE"-SUPER-TI 1977-1980: *stessi colori del 1975-1977 più:* bruno Cilento, verde Pino, nero (solo Super e "t"), grigio indaco (solo "ti"), verde Faito met. (solo "ti" e solo export). *Tutti i colori metallizzati sono solo per Super e a richiesta. Gamma colori Giardinetta identica a "base".*

III SERIE 1980-1982 (TUTTE LE VERSIONI): bianco Capodimonte, avorio, blu Posillipo, marrone testa di moro. A richiesta: rosso Alfa, nero, grigio Nisida (met.), verde acqua (met.).

III SERIE "BASE"-S-SC-TI 1982-1983: *stessi colori del 1980-1982 tranne:* nero e rosso Alfa solo per SC. *Tra i metallizzati si aggiunge rame chiaro. Tutti i metallizzati sono a richiesta per la SC e di serie per QO.*

III SERIE TI QUADRIFOGLIO VERDE 1983-1984: rosso Alfa, nero, grigio Nisida (met.).

ESEMPLARI PRODOTTI

I SERIE 4 PORTE (1972-1975): 179.444 - **I SERIE 4 PORTE "N" E L** (1975-1976): 198.898 - **II SERIE SUPER** (1977-1980): 116.179 - **GIARDINETTA** (1975-1980): 5899 - **III SERIE 4 PORTE** (1980-1983): 158.088 - **III SERIE 3 PORTE** (1980-1983): 19.128 - **III SERIE 5 PORTE** (1980-1983): 43.450. **I SERIE TI 1.2** (1973-1977): 88.727 - **I SERIE TI 1.3** (1977-1978): 15.068 - **II SERIE TI** (1978-1980): 38.313 - **III SERIE TI** (1980-1984): 43.630.
Totale: 906.825