



2000 Berlina: una Giulia “alla grande”

TESTO MICHELE ZAPPA
FOTOGRAFIE ARCHIVIO F&V EDITORI

È l'evoluzione della 1750, che rimase in listino per poco tempo perché il mercato aveva voglia di cilindrata più importanti. La 2000 Berlina ne ha continuato il mito per più di un lustro combattendo ad armi pari con le ammiraglie dell'epoca con la sua personalità unica. Questa splendida cinquantenne è la dimostrazione che il tempo è galantuomo

Nel moderno stabilimento di Arese la produzione della **Giulia**, la “berlina disegnata dal vento” con uno stile di guida unico, procedeva senza intoppi. Erano gli Anni Sessanta e gli italiani stavano assaporando un po’ di benessere derivato dal boom economico. Quella maggiore disponibilità di denaro consentiva di guardare con maggiore attenzione alla produzione di auto straniere, affascinati dal sapore “esotico” di quelle vetture elevate a livello di *status symbol*. Noi italiani siamo fatti così, anche se nel nostro Paese abbiamo delle eccellenze dobbiamo per forza riconoscere delle superiorità al di là dei nostri confini... perfino quando non ce ne sono.

Forse questo vezzo italico, e il timore di perdere quote di mercato, è stata la molla che ha convinto la dirigenza di Arese, guidata da **Giuseppe Luraghi**, a sostituire la vecchia ammiraglia, lenta e pesante e che non aveva mai convinto la clientela (**2000 berlina** poi portata a **2600**), con qualcosa di più attuale e grintoso. Senza investire troppi capitali in un nuovo progetto pensarono di far “lievitare” l’apprezzatissima **Giulia**, sia come motore sia come carrozzeria. Per la parte meccanica i tecnici allungarono il passo della **Giulia** di 6 centimetri mentre per il propulsore si usò quello progettato da **Giuseppe Busso**, il collaudato bialbero a quattro cilindri in lega leggera, aumentando la cilindrata a 1778 centimetri cubi ottenendo 112 CV (SAE) e 180 km/h di velocità massima, infine, affidarono il compito alla carrozzeria **Bertone** di studiare una nuova linea per l’esterno. Il risultato? Una quattro porte non innovativa come **Giulia**, ma con un aspetto da ammiraglia sportiva che segnerà un’epoca: correva il 1968 e la chiamarono **Alfa Romeo 1750 Berlina**, in ricordo della vittoriosa **6C 1750** dell’anteguerra. La presentazione ufficiale avvenne sulla Costiera Amalfitana nel 1968 e, nel primo anno, fece vendere ai concessionari quasi 50mila unità, cioè la produzione che **Alfa** aveva stimato nei primi due anni. Nei dodici mesi successivi i risultati di vendita calarono ma dobbiamo mettere in conto che il nostro Paese stava entrando in un periodo turbolento alimentato da eventi internazionali, che sfociarono nelle proteste sindacali sino a quelli che successivamente furono definiti gli Anni di piombo. A questi foschi scenari si sommò la crisi petrolifera che mise in ginocchio l’economia mondiale.

Lusso obbligatorio

Avanti veloce. Nel 1971 a Gardone Riviera fu presentata la versione **2000**, oggetto del nostro servizio, in sostanza era la **1750** con un aumento di cilindrata e potenza massima, 1962 centimetri cubi per 150 CV (SAE) a 5500 giri/min. Poche modifiche all’esterno più che altro sul frontale, ridisegnato, dove campeggiava il classico scudetto **Alfa Romeo** più largo e i fari allo iodio di uguale diametro inseriti in una grigliatura completamente nera con un solo fregio cromato, mentre l’interno era stato rivisto special-



mente nella strumentazione e l’abitacolo, puntando più che sulla sportività e sulla potenza, sulla qualità delle finiture per confrontarsi ad armi pari con i modelli esteri della stessa categoria. Anche la coda era uguale alla **1750** eccezion fatta per la fanaleria dal disegno e dimensioni diverse

Clientela agiata

La **2000 Berlina** al lancio costava di listino 2.295.000 lire più le spese di immatricolazione (anche se al conto si dovevano aggiungere degli optional “obbligatori” come il differenziale autobloccante, 35mila lire, il lunotto termico, 15mila lire e gli appoggiatesta davanti, 15mila lire. *Ndr*), e in quella fascia di prezzo e cilindrata si è subito scontrata con concorrenti ben agguerrite: **Citroën DS 21**, **BMW 2000**, **Peugeot 504 GT**. Tutte queste vetture puntavano a un cliente benestante, non più giovanissimo ma che ap-



L'effetto legno era garantito a bordo della 2000, che unito alla qualità degli interni confermava di essere a bordo di un'ammiraglia. Al posto di guida si apprezzava la buona tenuta dei sedili, comodi anche su lunghe percorrenze. La strumentazione aveva una disposizione e una grafica meno sportiva rispetto alla 1750, ma comunque tutto era sott'occhio. Solo l'azionamento del volante in manovra era un po' pesante, ma in marcia si apprezzava per la sua sportività.



Un primo piano del frontale dove si possono notare i quattro fari di uguale diametro e lo scudetto più grande rispetto alla 1750.

prezzava ancora, nell'uso di tutti i giorni, la velocità pura e un po' meno la guida impegnata fra curve e controcurve, stile **GT 1750** tanto per intenderci. In particolare l'**Alfa Romeo 2000** si distingueva per la punta massima di velocità pari a 190 km/h, un po' meno nella stabilità su percorsi tortuosi, se chi era al volante non sapeva dosare bene la potenza del motore poteva causare "scodate" a volte incontrollabili. Insomma, era la vettura perfetta per viaggiare circondati da un comfort che sulle vetture di Arese era inaspettato, ma se serviva tirare fuori le unghie l'ammiraglia del **Biscione** non si faceva pregare.

Buona impressione

Chi sedeva al posto di guida veniva deliziato da un bel volante a "calice" a tre razze con la corona in legno mentre sul cruscotto, squadrato rispetto alla **1750** che adottava ancora il classico binocolo, facevano bella mostra il contagiri, con all'interno del quadrante il manometro della pressione olio, e a destra il contachilometri, entrambi

con una nuova grafica a fondo bianco, oltre a una serie di spie di servizio. Sulla plancia erano montati tre strumenti circolari, anch'essi della **Jaeger**: l'orologio, il livello benzina e la temperatura acqua. Sotto di essi nella console, più larga nella parte superiore rispetto alla **1750**, poteva trovare posto il condizionatore d'aria (optional). Accanto alla leva del cambio a 5 marce (era disponibile anche un cambio automatico a 3 rapporti prodotto dalla **ZF**, ma poco richiesto dai clienti **Alfa Romeo**. *Ndr*), i comandi della ventilazione e riscaldamento e, dopo il posacenere, i due interruttori per i tergicristalli e per la ventilazione con al centro l'accendisigari.

Tutto ben studiato, anche i particolari, come la luce che segnalava alle altre macchine l'apertura delle portiere o il regolatore dell'intensità luminosa delle spie e degli strumenti per non disturbare nella guida durante le ore serali. I tessuti usati per l'interno erano di buona qualità che sommati alla nuova imbottitura e al profilo dei sedili facevano intendere di essere alla guida di una vettura di una categoria superiore, insomma: l'**Alfa Romeo 2000** non era più solo motore-cambio-sospensione-freni. Anche se, a conti fatti, era la berlina più potente della sua categoria. Al fascino di questa berlina a quattro porte non ne fu immune



Dettagli di stile: le gemme catarifrangenti sulle portiere.



Forse la linea era poco originale, ma in fondo si trattava dell'evoluzione della Giulia cui Bertone aggiunse dei volumi per farle raggiungere delle dimensioni da berlina europea.



I nuovi gruppi ottici e la targhetta cromata con scritto "2000" erano le uniche differenze estetiche rispetto alla 1750. I cerchi in lega erano optional.



Un ringraziamento va al Comune di Castel San Giovanni in provincia di Piacenza che ha messo a disposizione come set fotografico Villa Braghieri, un edificio risalente al XVII secolo che originariamente era un "casino di campagna" e ora, dopo secoli, restituito alla cittadinanza con il suo parco, il museo etnografico, l'archivio storico e la biblioteca. www.comune.castelsangiovanni.pc.it



neanche il Quirinale che, durante il settennato del Presidente della Repubblica **Giovanni Leone**, ne ordinò due esemplari che fece blindare dalla carrozzeria **Marazzi** per proteggere gli occupanti da eventuali attentati. L'ammiraglia del **Biscione** era perfetta sia per i veloci trasferimenti sia per la marcia "a passo di parata" senza problemi di surriscaldamento del motore. L'**Alfa 2000** fu usata anche dal Presidente **Sandro Pertini** agli inizi degli Anni '80.

Colore non capito

Nella gamma colori con la quale si poteva scegliere la **2000 Berlina**, oltre alle consuete tinte pastello o metallizzate, compariva anche il color prugna come quello della macchina del nostro servizio, di proprietà di **Roberto Cavanna**, collezionista del **Marchio del Biscione** di Castel San Giovanni, nel piacentino, che ringraziamo per averci messo a disposizione la vettura, una fine prima serie del 1974, che ci ha raccontato: «È un colore particolare che non ha avuto molto successo agli inizi degli Anni '70 su questo tipo di vettura, infatti, ce ne sono pochi in circolazione, forse la colpa è che non rende giustizia al corpo di una vettura pensata per una clientela "tradizionale". Curiosamente la stessa tinta, solo poco tempo dopo, proposta nella gamma colori dell'**Alfetta 1600** fu ben accettata... sono i misteri di noi alfisti». Comunque, la **2000 Berlina**,

A sinistra, il motore bialbero di 1962 cc è alimentato da due carburatori doppio corpo. Sotto, il baule ospita la ruota di scorta e il suo volume è di 380 dmc. In questa pagina i sedili rivestiti di panno e le guide dei poggiatesta in legno.

nei suoi 6 anni di produzione riuscì a entrare nei garage di quasi 90mila italiani, una cifra ragguardevole se rapportata al fatto che in quel periodo storico l'aumento del prezzo della benzina frenò la diffusione delle vetture di grossa cilindrata e dai consumi elevati, inoltre, l'inflazione galoppante aveva portato il suo prezzo di vendita prima dell'uscita dal listino a raddoppiare, superando alla fine i cinque milioni di lire. Ma il fattore decisivo che influì sulla cessazione della produzione fu la concorrenza interna con la neonata **Alfetta**. Presentata nel 1972 con il tempo l'**Alfetta** fu preferita dai clienti della **Casa di Arese** grazie a una linea più moderna e una migliore tenuta di strada, oltre a un motore più piccolo di cilindrata rispetto alla **2000 Berlina** (in pratica prese il posto lasciato libero dalla **1750**), e poi ulteriormente ridotto nel 1975 con un più parco **1.6**. Rimane il fatto che per circa un lustro l'**Alfa Romeo 2000 Berlina** ha rappresentato quanto di meglio si poteva guidare sulle strade del nostro Paese, e anche oggi si difende bene. ■