



L'Alfa Romeo Spider « Duetto » célèbre ses soixante ans

- Au Salon de Genève 1966, Alfa Romeo présentait la « 1600 Spider », plus connue sous le nom de « Duetto », produite jusqu'en 1994 en quatre séries distinctes.
- Avec plus de 124 000 exemplaires vendus et 28 années de carrière, il s'agit du modèle Alfa Romeo le plus longuement produit et le plus diffusé dans le monde.
- Le Musée Alfa Romeo d'Arese célèbre cet anniversaire avec l'exposition « Spider est Alfa Romeo », ouverte jusqu'en décembre 2026. Organisée en quatre phases thématiques — une pour chaque série du modèle — elle associe les voitures des Alfisti à la collection officielle. L'inauguration a eu lieu dimanche dernier, à l'occasion d'une grande parade de Spider venues de toute l'Europe.

Il y a soixante ans, au Salon de Genève 1966, Alfa Romeo présentait une voiture appelée à devenir une icône : la légendaire « 1600 Spider », que les passionnés du monde entier ont toujours surnommée « Duetto », un nom non officiel mais entré dans le langage courant dès son lancement. Le charme de l'Alfa Romeo Spider ne s'est jamais démenti, comme en témoigne le succès du récent rassemblement organisé au Musée Alfa Romeo d'Arese, réunissant des centaines d'Alfisti venus de toute l'Italie — et au-delà — pour célébrer ensemble ce sixantième anniversaire. Pour Alfa Romeo, son passé glorieux constitue une valeur active et fondatrice, mais aussi une source d'inspiration permanente pour l'avenir. C'est dans cette perspective qu'opère « La Storia », l'espace du nouveau projet d'excellence BOTTEGAFUORISERIE dédié à la préservation, à la restauration et à la valorisation du patrimoine de la marque italienne : un pôle de compétences artisanales et culturelles garantissant la continuité entre les modèles qui ont écrit l'histoire du Biscione et ceux qui en écriront les prochaines pages.

Les célébrations au Musée Alfa Romeo d'Arese

Le Musée Alfa Romeo d'Arese a consacré à l'anniversaire de la Spider une journée de célébration organisée le dimanche 19 avril, ponctuée par une parade des exemplaires les plus emblématiques et une conférence consacrée à ce modèle iconique, aujourd'hui encore parmi les plus appréciés des Alfisti du monde entier.

L'après-midi a également marqué l'inauguration de l'exposition « Spider est Alfa Romeo », qui permettra aux passionnés d'exposer leurs véhicules au sein du Musée jusqu'en décembre 2026. L'exposition se décline en quatre phases thématiques, chacune dédiée à une série de la Spider : d'avril à juin, les projecteurs sont braqués sur les versions « os de seiche » ; juillet et août sont consacrés à la « coda tronca » ; septembre et octobre à la version « aérodynamique » ; enfin, jusqu'en décembre, place à la quatrième série avec le dernier





restylage de 1990. Un programme particulièrement évocateur, qui transforme le Musée en un lieu vivant et vibrant, où l'histoire officielle du Biscione se mêle à celle des Alfisti et de leurs voitures, dans une étroite collective entre mémoire et passion.

Les origines d'un chef-d'œuvre du Made in Italy

Au milieu des années 1960, la direction d'Alfa Romeo décide de créer l'héritière de la Giulietta Spider, un modèle qui avait conquis les États-Unis en incarnant une « autre façon de vivre ». L'ambition est élevée et le projet est confié au crayon de Pininfarina, déjà auteur, dix ans plus tôt, de la Giulietta Spider. Pour ce nouveau modèle, l'atelier turinois s'appuie sur la base mécanique de la Giulia Sprint GT, avec un empattement réduit à 2 250 mm, tout en conservant toutes les qualités dynamiques — performances, accélérations, reprises et tenue de route — ainsi que des solutions mécaniques de premier plan, telles que des suspensions avant indépendantes, une boîte de vitesses à cinq rapports, la propulsion et quatre freins à disque.

L'habitacle reflète le style typique des Alfa Romeo des années 1960 : volant à trois branches en forme de coupe, deux grands instruments face au conducteur, trois cadrans de plus petit diamètre au centre de la planche de bord, et un levier de vitesses presque horizontal offrant une maniabilité exceptionnelle. La carrosserie, basse et élancée, avec un avant et une poupe arrondis, se distingue par des pare-chocs en deux parties mettant en valeur le célèbre écusson Alfa Romeo central, tandis que de larges nervures courent le long des flancs inférieurs, modernisant les lignes. Avec un poids en ordre de marche de seulement 990 kg, la Spider atteint une vitesse maximale de 185 km/h. Les motorisations évolueront au fil des années autour du mythique quatre cylindres Alfa Romeo à double arbre à cames, décliné en quatre cylindrées : 1600 (1 570 cm³), 1750 (1 779 cm³), 1300 (1 290 cm³) et 2000 (1 962 cm³), avec alimentation par carburateurs, injection mécanique Spica puis injection électronique.

Quatre séries, un caractère unique

Pour le lancement de la « 1600 Spider » en 1966, Alfa Romeo voit grand : une croisière à bord du paquebot italien Raffaello de Gênes à New York, avec escale à Cannes à l'occasion du Festival de Cannes. À bord, 1 300 VIP et trois exemplaires de la nouvelle Spider exposés sur le pont, également disponibles pour des essais dynamiques.

Le succès aux États-Unis est immédiat et spectaculaire, au point que la Spider deviendra ensuite voiture de cinéma dans des centaines de productions cinématographiques et télévisuelles.





Une véritable star est née, dont le nom « Duetto » ne sera pourtant jamais la dénomination officielle. Alfa Romeo avait en effet lancé un concours, en collaboration avec son réseau de distributeurs, pour baptiser la nouvelle Spider : « Duetto » l'emporta. Mais en raison de l'homonymie avec une marque déjà déposée, Alfa Romeo renonça à l'utiliser officiellement. Le nom resta toutefois gravé dans la mémoire collective et devint le surnom universel de toutes les générations du modèle. Avec le temps, la Spider demeura l'une des rares propositions de son segment, acquérant une identité si forte que le nom commun devint un nom propre : simplement, la Spider.

La première série (1966–1969), surnommée « os de seiche » en raison de sa carrosserie aux formes ellipsoïdales — avant et arrière arrondis, flancs convexes — est la dernière création supervisée par Battista « Pinin » Farina et demeure la plus recherchée par les collectionneurs. À partir de 1969, la silhouette évolue avec une poupe tronquée qui vaut à la deuxième série le surnom de « coda tronca » (1969–1982). Il s'agit de la série la plus longue et la plus vendue, avec près de 50 000 unités, dont la « Niki Lauda Special Edition » de 1978, réalisée pour le marché américain en hommage au champion autrichien alors pilote des Brabham à moteur Alfa Romeo en Formule 1. En 1983, la soufflerie dicte les nouvelles formes : la troisième série (1983–1989), dite « aérodynamique », introduit des pare-chocs intégrés et des évolutions raffinées de la carrosserie. Le cycle s'achève avec la quatrième série (1989–1994), caractérisée par une ligne épurée et fluide, qui marque en quelque sorte un retour aux origines. Elle comprend notamment les séries limitées « Beauté » de 1991 pour le marché français et la « Commemorative Edition », avec laquelle le marché américain fait ses adieux à la Spider Veloce après 28 années de carrière.

La production s'est déroulée sur deux sites : l'usine Alfa Romeo d'Arese et celle de Pininfarina à Turin, avec des volumes répartis selon les besoins du marché et les capacités industrielles. Produite sans interruption de 1966 à 1994, la Spider demeure le modèle du Biscione à la carrière la plus longue (28 ans) et le plus diffusé dans le monde, avec plus de 124 000 exemplaires vendus.

Alfa Romeo Classiche : la « Duetto » revient à ses origines

La preuve la plus éclatante du charme intemporel de la « Duetto » se retrouve aujourd'hui sur le marché de la collection, où ce modèle continue de susciter un intérêt croissant et transversal. Il figure logiquement parmi les véhicules les plus fréquemment confiés aux Officine Classiche de Turin dans le cadre du programme Alfa Romeo Classiche, illustrant l'attention portée par les collectionneurs à la restitution de l'intégrité originelle de ces automobiles.





Le programme se décline en trois services distincts : le **Certificat d'Origine**, qui reconstitue la configuration d'origine d'un véhicule spécifique à partir de son numéro de châssis, en attestant l'année de production, le numéro moteur et les caractéristiques de carrosserie et d'habitacle dans la limite des archives disponibles ; la **Certification d'Authenticité**, qui confirme l'originalité du véhicule et en valorise le contenu à travers un processus rigoureux d'inspection technique et documentaire — vérification des archives de l'entreprise, analyse des composants mécaniques et esthétiques — accompagné d'un ouvrage comprenant photographies, documentation technique et plaque de certification ; enfin, le service de **Restauration**, qui couvre aussi bien l'entretien courant que la restauration complète selon les spécifications d'origine, avec la garantie exclusive de ceux qui ont conçu, développé et produit ces voitures.

Les Officine Classiche sont actives depuis 2015 dans l'ancienne Officina 83 de Mirafiori, via Plava à Turin, sur une surface d'environ 6 000 m² équipée de ponts élévateurs, de machines-outils spécifiques et d'une ligne de finition intégrant une cabine dédiée à la peinture d'éléments individuels.

