Czas na podryw

przez Zbigniew Kluczkowski | 8 sierpnia, 2026 0 komentarzy

W latach 60-tych włoskie marki na dobre zadomowiły się w USA. Co prawda nie sprzedawały tyle, co General Motors, Ford, Chrysler czy nawet AMC, ale na tle tamtejszych konstrukcji włoskie auta średniej wielkości prezentowały się nowocześnie a ich ekonomia i osiągi wyprzedzały tamtejsze konstrukcje. Największym powodzeniem wśród klientów cieszyły się sedany Fiata oraz mała, zwinna Alfa Romeo – legendarny Spider z zaokrąglonym tyłem „Duetto". Był to jeden z najdłużej produkowanych kabrioletów na świecie i jeden z najbardziej znanych samochodów, które zagrały w filmie.

Prototyp taniej i szybkiej Alfy pokazano po raz pierwszy na turyńskim salonie w 1961 roku. 4 lata później w zakładach Pininfariny, który dał małej Alfie nadwozie, powstała pierwsza, próbna seria pojazdów. W Genewie rok później pokazano wersję produkcyjną, której mechanizmy podwozia oparto na … sedanie, czyli Giulii. To z niej pochodził m.in. wydajny układ hamulcowy (4 tarcze), doskonała manualna skrzynia biegów o 5 – ciu przełożeniach i niezależne przednie zawieszenie. W standardzie był tzw. „Alfa sound" – dźwięk silnika, którego nie można było porównać z niczym innym.

Pierwsza seria nazwana „Duetto" na rynku amerykańskim wyceniana była na tyle, co podobny Lotus Elan a MGB było o 1/3 tańsze. Za podobne pieniądze Brytyjczycy mogli już pozwolić sobie na najtańszą wersję … Jaguara E-Type. Za równowartość 2,2 mln lirów otrzymywało się 2 – osobowego spidera z silnikiem o skromnej pojemności 1.6 dm^3, ale o mocy aż 109 KM. Ważące nieciałą tonę auto było szybkie, ale ten silnik nie pasował do charakteru sportowca. Jego konstrukcja miała już kilka lat a pojemność 1.6 na jednym z ważniejszych rynków – czyli amerykańskim, była zwyczajnie zbyt mała.

Alfa Romeo Duetto Spider 1600
i kadr z filmu „Absolwent" (poniżej)

Źródło: imcdb

Lepszy był silnik o poj. 1750 cm^3. Miał moc 118 KM i co ciekawe, podczas, gdy w Europie do zasilania nadal stosowano gaźnik, modele na rynek USA wyposażano w mechaniczny wtrysk paliwa. Dźwięk silnika „1750" trudno było opisać. Pomimo względnie małej pojemności Włosi uzyskali nie tylko dużą moc, ale i doskonały dźwięk, który w niczym już nie przypominał klasycznej „czwórki". Auto aż kipiało mocą, w przeciwieństwie do odmiany Junior, którą pokazano w 1968 roku. Ta miała silnik z Giulietty o poj. 1.3 dm^3 i mocy 89 KM i była przeznaczona głównie na rynek europejski.

> **Podobne teksty:** Jednośladowy Rolls

Początkowo nowe auto wyśmiewano, gdyż Ci, którzy uważali się za tzw. „prawdziwych Alfisti" porównywali je do skoruny – było lekkie, okrągłe i takie „niemęskie". Sytuację dopiero zmienił film „Absolwent", po którym z małego spidera Alfy już nikt się nie śmiał. Ten, może nie wyglądał najlepiej (choć narysował ją Pininfarina), ale dźwięk jej małego silnika zahipnotyzował całe pokolenie Amerykanów. Chłopak w Alfie Romeo miał „wzięcie" nie tylko w Europie, ale również za oceanem. Alfa kojarzyła się z młodością i dynamiką a nie jak muscle cars – z brutalną siłą. Alfa miała takie same osiągi jak słabsze odmiany Corvette.

Nadwozie Spidera – monocoque ze strefami kontrolowanego zgniotu było stosunkowo sztywne i bezpieczne. Pomimo modernizacji w 1970 roku auto niewiele się zmieniło. Zmienił się tylko tył pojazdu a pod maską powiatno silnik o poj. 2.0 dm^3 i mocy 132 KM. W Spiderze z tym silnikiem już nie czuło się wiatru we włosach a raczej porywiste tornado, gdyż auto z łatwością osiągało a nawet przekraczało 200 km/h. Największym rynkiem zbytu pozostawała USA, choć klientów w Europie nie brakowało. Jak łatwo zgadnąć, najmocniejsza wersja szybko stała się tą najczęściej kupowaną, pomimo wysokiej ceny.

Wnętrze wersji 1300 Junior

Źródło: Classic Cars from UK

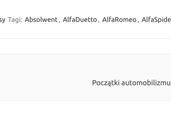
Produkowana od 1970 do 1983 roku druga seria Spidera była dostępna również w wersji targa, którą zaopatrzono w tylny stalowy pałąk i szybę oraz zdejmowany dach. Na przełomie 1974 i 1975 roku w kabinie pojawiły się dwa dodatkowe siedzenia o skromnej kubaturze a dopiero dwa lata później zrezygnowano z wersji 1300, która, pomimo niskiej ceny, nie zyskała popularności. Wraz z powiększeniem kabiny modele na rynek USA otrzymały również „5 – milowe zderzaki", które jeszcze bardziej popsuły wygląd samochodu. Ze specyficzną linią amerykańscy klienci zaczęli powoli się oswajać.

> **Podobne teksty:** Standardy Johna

Trzecia z kolei i przedostatnia modernizacja również była „kosmetyczna" i ograniczyła się tylko do zmiany tyłu, który zaopatrzono w liczne kanty i duży gumowy spojler. Z palety silników zniknęła „1750-tka". Wśród istotnych zmian najwięcej było tych, które zwiększały bezpieczeństwo. Tym, dla których materiałowy dach wydawał się zbyt słabą ochroną przed deszczem oferowano sztywny hardtop. Co jest ciekawe – model bazowy nazwano „Graduate", co nawiązywało do „Absolwenta". Spider w tej wersji był najtańszy, miał skromne wyposażenie i był przeznaczony dla najmłodszej grupy klientów.

Ostatnia, produkowana w latach 1990-1993 wersja zyskała większe o cal (15"), aluminiowe koła. Jako jedyna generacja Spidera, ostatnia mogła być wyposażona w automatyczną skrzynię biegów, przez co stała się znacznie wolniejsza. Dwie przednie poduszki powietrzne oraz wspomaganie kierownicy znalazły się w wyposażeniu seryjnym. Pomimo zmian stylistycznych w Spiderze zachowano wiele elementów stylistycznych oryginału. „Mała Alfa" powoli stawała się klasykiem, jeszcze zanim zdecydowano o zakończeniu produkcji. Niestety, i na nią czekał koniec produkcji.

Tył ostatniej serii



Źródło: wikimedia

Historia pierwszej, oryginalnej Alfy Spider zakończyła się dopiero w 1993 roku. W latach 1966 – 1993 wyprodukowano łącznie 124.104 sztuk, z czego największą liczbę stanowiła odmiana 2000 Veloce, która opuszczała fabrykę w Pininfariny w Grugliasco w latach 1971-1982. Najwięcej Spiderów powstało w 1991 roku – 9.073 sztuki, najmniej w 1981 – zaledwie 1.653. Dla porównania, najlepiej sprzedający się roadster świata – Mazda MX-5 po 20 latach od rozpoczęcia produkcji została wykonana w ilości … ponad miliona sztuk (licząc również model 124 Spider produkowany w Japonii).

Następcą tego modelu została … kolejna Alfa Spider, ale już z przednim napędem – oparta o mechanizmy wspólne z Alfą GTV i Fiatem Coupe. Po niej przyszła kolej na … następnego Spidera, ale ten już nie był udany – mógł mieć napęd przedni lub 4×4, silnik diesla (na szczęście bardzo dobry) i ważył niemal dwukrotnie więcej niż oryginał z lat 60-tych. Auto bazowało na mechanizmach coupe Brera. Wszystko wskazuje na to, że następny Spider będzie konstrukcją wspólną z … nową Giulią. Zapowiada się szybko i zrywnie, szczególnie, że pod maską może być aż 510 KM.

Visited 16 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Absolwent, AlfaDuetto, AlfaRomeo, AlfaSpider, pojazdyzfilmów

Nawigacja wpisu
← Perpetum Mobile
Początki automobilizmu na Ziemiach Polskich →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:
Szukaj

Pogoda:

Łódź
Teraz, 18 sierpnia, 16:00, Wtorek
19 °C
24 km/h 0,1 mm
Jakość powietrza źródło: AIRLY
Bardzo dobra
PM 2,5: 45%
PM 10: 17%
Dziś 19°C
Jutro 20°C
Godzina po godzinie ▸
Na 16 dni ▸
twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

sierpień 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

« lip

Najnowsze na Youtube:

Blog HZKWT
00:00 05:30

Popularne na Facebook:

Historia z kołem w tle - motoryczny motoblog
04-08-2026 SuperHatch I #historiazkolemwtle
Silnik z Lotusa, ale z przodu, napęd tylny i osiągi, o których Golfy GTi mógł tylko marzyć. Pierwsza „jedka" w 7,5 sekundy dzięki mocy 152 KM i masie własnej poniżej tony. Chrysler Sunbeam w wersji Lotus to niedocenione GTI. Czy przyczyną była „niepewna" marka?
Polub Skomentuj Udostępnij

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle @blog_hzkwt · Obserwuj
07-08-2026 Przyczyna | #historiazkolemwtle
Czy jedną z przyczyn spadku popularności MPV były testy zderzeniowe? Być może tak. Patrząc na te zdjęcia raczej trudno podjąć decyzję o zakupie. Tymczasem SUV-y z lat 90-tych również nie były wzorem bezpieczeństwa.
6:13 PM · 7 sie 2026
Odpowiedz Skopiuj ...
Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

Stefan Bandera - Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od Wintona po najnowsze produkcje
StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
Papierowy internet czyli o PRECO i młodości
50 twarzy … BMW serii 3
Q und A czyli odpowiedzi na pytania
Australijskie pociągi drogowe

Tagi:

AlfaRomeo (10) Audi (6) Bentley (9) BMW (23) Bugatti (13) Cadillac (7) cechy-marki (40) cenyczęści (7) Chrysler (6) Citroen (9) Daihatsu (12) DNAmarki (33) Felieton (68) Ferrari (17) Fiat (24) Ford (16) Formułat (7) FSO (5) Jaguar (5) kierowcywyścigowi (17) kobiecar (5) Lancia (7) Mercedes (23) MG (6) napędelektryczny (6) Nissan (9) Opel (7) Packard (6) Peugeot (14) plebiscyt (6) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (9) pojazdywojskowe (12) Porsche (12) pracowniekarosseryjne (8) projektancisamochodów (16) prototypy (13) reklama (8) rekordy-prędkości (9) Renault (11) Rollsroyce (6) streamliner (5) SUV (8) Toyota (11) Volvo (7)

Liczba wyświetleń: 14 985
Wszystkie wpisy: 502