



# ALGO SOBRE

y su modelo

## Spider y II



**Alejandro Lazcano Arranz**

SUBDIRECTOR GENERAL  
DE PLANIFICACIÓN Y  
COORDINACIÓN INFORMÁTICAS  
MIN. TRABAJO Y AS. SOCIALES

Vamos a repasar ahora la evolución de su carrocería, que aunque se ha mantenido casi igual a lo largo de los 27 años de producción, ha sido dotada de algunos retoques que vamos a tratar de repasar.

El primer modelo que aparece en 1966 se conoce como OSSO DI SEPIA (hueso de sepia) dado lo redondeado de su forma trasera, que va en disminución hasta el parachoques metálico. Además respondía a otra característica que no volvió a presentar, cual fue la protección con cristal del emplazamiento de los faros delanteros.

En 1969 aparece la segunda etapa de este modelo, cuya parte trasera se retoca bajo la denominación CODA TRONCA (trasera truncada) en la que desaparece la forma redondeada del primer modelo, y el maletero no baja hasta el parachoques, sino que mantiene una línea horizontal.

En 1983, se añade a la parte trasera dos innovaciones, por un lado se pone un spoiler en la parte final del maletero y sus parachoques se fabrican en resina negra, lo cual lo asemeja a la mayor parte de modelos de la época que tomaron esta novedad del modelo R-5 de Renault. En el interior se sustituyen los tres relojes de la parte central del salpicadero por unas salidas de ventilación, mientras que a los dos relojes (cuentarrevoluciones y velocímetro) de la parte frontal al conductor se le añaden en su parte superior los tres relojes que desaparecen del salpicadero.

En 1989 se hace la última modificación que afecta a la parte delantera y trasera. En cuanto al frontal aparece un parachoques de resina que



continúa la línea de la carrocería, y contiene el escudo en forma triangular que deja de ser metálico. En cuanto a la parte trasera, el parachoques es también de resina y al igual que el delantero, se embute en la forma de la carrocería.

En cuanto al motor dispone de inyección y la dirección se asiste hidráulicamente, lo cual lo dota de una

agradable conducción en ciudad.

Respecto a las motorizaciones, comienza en 1966 con un motor de 1600 cc que daba 109CV y que permaneció hasta el final de la trayectoria del modelo.

En 1967 aparece el motor de 1750cc que rendía 118CV y que permaneció hasta 1972.





En 1968 aparece un motor de 1300cc proveniente del Alfa Junior, que permitía alcanzar 89CV y que se fabricó hasta 1977. En 1971 aparece el motor de 2000cc que le permitía obtener 132CV y que además, en el modelo de cuarta serie correspondiente a 1991 fue dotado como novedad de catalizador.

Para concluir esta descripción del Alfa Romeo

Spider, en la que hemos destacado su silueta y su diseño en general, su culata y bloque de aleación ligera, su caja de cinco velocidades y sus frenos de disco, vamos a dar una pincelada que solo un propietario de un Spider sabrá reconocer de forma inmediata. Respecto a la primera velocidad, habrá que introducirla suavemente, ya que de lo contrario

rascará. Al reducir de tercera a segunda, será conveniente hacer doble embrague ya de lo contrario nos quedamos en un punto muerto entre ambas marchas, pero todo esto no lo notaremos al bajar la capota y percibir la brisa que nos llega desde el exterior en su

formato descapotable, que lo hace un privilegio en marcha, lo cual unido a su ronco sonido según vamos apurando las revoluciones antes de cambiar a la sucesiva, permite disfrutar de cualquier trayecto, tanto de día como de noche, en fin, un autentico placer para los amantes de los coches. ♦