









Lo studio di una berlina di classe elevata iniziò, in Alfa, nel 1968, contemporaneamente al progetto che diede i natali all'Alfetta. L'anno successivo, infatti, sarebbe cessata definitivamente la produzione della berlina "2600", a sei cilindri in linea, derivata dalla più piccola "2000", di cui conservava il vetusto corpo vettura, che ormai risaliva al decennio precedente. Ben presto, però, l'impostazione del progetto "118" (come era chiamato internamente), mostrò i limiti relativi al suo posizionamento sul mercato. Questa nuova vettura, con un propulsore quattro cilindri di 2,2 litri, quasi si sovrapponeva alla futura Alfetta, inizialmente motorizzata dal solo "1800".
Per i tecnici Alfa, visto il veto posto dalla dirigenza, si ricominciò quasi da zero. Nel 1971 viene ridefinita la meccanica. Il motore era un nuovo V6 di 2,5 litri, mentre il corpo vettura era lungo 476 cm, largo 168 e alto 139, con un passo di 2,60 metri. Le sospensioni riprendevano lo schema dell'Alfetta, al tempo, prossima al debutto: avantreno a quadrilateri deformabili, con elementi elastici a barra di torsione (in luogo della classiche molle elicoidali), e ponte DeDion al posteriore. A differenza della media, sull'ammiraglia non era previsto lo schema "transaxle", evidentemente giudicato poco adatto al "target" cui la berlina s'indirizzava. La scelta del cambio anteriore permise anche conformare al meglio il divano posteriore che, sull'Alfetta non permetteva un'adeguata sistemazione del quinto passeggero, a causa del profilo del pianale. Il design, quindi, venne impostato a partire da questi canoni.
Nel '74 il progetto giunse a compimento. Tuttavia, gli affinamenti necessari e, soprattutto, la titubanza nel far esordire una vettura del genere, realizzata dalla Casa che, forse più di tutte, soffrì del clima socialmente "pesante" di quegli anni, comportò un ulteriore ritardo nella presentazione.
I prototipi definitivi iniziarono a circolare nel biennio ‘77/'78 e l'auto esordì nella primavera del 1979, undici anni dopo l'impostazione del progetto. Il nome: ALFA6.

Purtroppo, la vettura si presentava con un'estetica affine alla gamma Alfa Romeo del decennio che s'apprestava a finire. Sarebbe stata ottima, se solo fosse stata presentata con un lustro di anticipo.
Fatte le dovute proporzioni, il rapporto tra i volumi non differiva molto da quello dell'Alfetta prima serie; l'auto era imponente e dotata di una discreta aggressività.
Il frontale, spiovente e dotato di evidenti paraurti ad assorbimento, era adornato da quattro fari tondi, una grande calandra orizzontale e una coppia di indicatori di direzione laterali avvolgenti, posti verticalmente agli angoli del frontale. Il tutto racchiuso in un sottile profilo cromato. Non fosse stato presente il grande scudetto Alfa Romeo, vedendo di fronte un'Alfa6, la si poteva facilmente scambiare per una Fiat 130 (altra grossa ed infelice berlina degli anni '70).
Nella vista laterale era facile riconoscerla come un'Alfa Romeo, ma era altrettanto difficoltoso identificarla come un Alfa6, tanto era forte la somiglianza con l'Alfetta. Seppur sensibilmente più grande, la linea a cuneo, il frontale relativamente basso rispetto alla coda, la forma del giro porta e il design dei particolari ricordavano molto, troppo, la media sportiva del biscione.
Lo specchio di coda, invece, era caratterizzato da grossi gruppi ottici orizzontali.
Esternamente, quindi, l'Alfa6 suscitò più di qualche perplessità.

Tutt'altra musica la riservava l'interno. Gli occupanti erano immersi in grandi e soffici poltrone. I pannelli porta presentavano un disegno elaborato, in linea con le tendenze del periodo,

mentre, il pilota aveva davanti a se una plancia che, nonostante il design anonimo (ricordava sia quella dell'Alfetta 2000 che quella della Fiat 131 Mirafiori), era realizzata con materiali di qualità e assemblata con cura. Presentava inserti in radica e la porzione inferiore, compreso il tunnel centrale, in tinta chiara rispetto al nero della parte superiore. Di serie, quattro vetri elettrici, chiusura centralizzata, specchio retrovisore regolabile elettricamente. Optional: cambio automatico, climatizzatore, cerchi in lega e interni in pelle. Tra le dotazioni di sicurezza, all'epoca bandiera dell'Alfa Romeo, erano presenti le cinture di sicurezza anteriori e la scocca a deformazione progressiva, da quasi vent'anni patrimonio del costruttore milanese.

Tecnicamente, la vettura era mossa da un nuovo sei cilindri a V di 60° disposto longitudinalmente, cilindrata 2492, alimentato tramite sei carburatori monocorpo Dell'Orto. Le teste cilindri presentavano la disposizione delle valvole inclinate, come nei quattro cilindri bialbero della Casa. Gli alberi a camme, mossi da cinghia dentata, erano posizionati in testa, uno per bancata, e comandavano direttamente le valvole di aspirazione, mentre le valvole di scarico erano aperte attraverso bilancieri. Il propulsore erogava, in questa prima versione, 158 cv ad appena 5600 rpm con un picco di coppia di 22,4 kgm, ottenuto a 4000 rpm. La geometria delle sospensioni, lo sterzo a cremagliera (con servoassistenza di serie) e il differenziale posteriore autobloccante, contribuivano a dare alla grossa Alfa6 le doti tipiche di un'Alfa. La vettura era penalizzata solo in accelerazione, il chilometro era coperto in 30.3", mentre la velocità massima era notevole, prossima ai 200 km/h.

Semmai ci fosse il bisogno di precisarlo, il propulsore dell'Alfa6 è esattamente lo stesso motore che, aggiornato, in versione 2.5, 3.0 e 3.2, spinge ancora le varie 156, GTA e 166. A testimonianza del valido lavoro dell'Ing. Orazio Satta...

La prima serie dell'Alfa6 totalizzo in quattro anni poco più di 6000 esemplari. Di questa versione, furono realizzate a scopo dimostrativo, sette unità in allestimento USA (operazione che non ebbe seguito).

Nel 1983 esordì la seconda serie. Esteticamente, la mano del Centro Stile Bertone – nella persona di Marcello Gandini – rinfrescò la linea dell'ammiraglia rendendola, per quanto possibile, adeguata agli anni '80. Ovviamente, le risorse limitate della Casa, non permisero di toccare i lamierati. L'opera degli stilisti interessò, quindi, le sole sovrastrutture in plastica a discapito dell'equilibrio estetico. Dai paraurti scomparvero i rostri, furono montati degli spoiler per migliorarne l'aerodinamica (Cx 0.39), comparvero il retrovisore destro, profili paracolpi in gomma sulle fiancate e, infine un piccolo fregio alla base del montante posteriore. Mascherina cromata, fari rettangolari con tergifari e fendinebbia caratterizzavano il nuovo frontale. Fu ampliata la gamma tramite l'adozione di un motore turbodiesel VM a 5 cilindri e di un altro V6, derivato dal 2.5, con cilindrata ridotta a 1996 cc (anch'esso giunto fino ai giorni nostri, in versione turbo, sulle GTV e sulle ultime 164). Dal canto suo, la 2.5 potè fregiarsi dell'iniezione elettronica, come la medesima unità che, dal '81, equipaggiava le Alfetta GTV6, e venne commercializzata nella sola versione "Quadrifoglio Oro". Quest'allestimento prevedeva una dotazione completissima ed era dotato, tra gli altri gadget, di climatizzatore e sedili a regolazione elettrica.
Gli aggiornamenti, però, servirono a ben poco: la V6 2.0 era penalizzata eccessivamente dalla massa che soffocava gli appena 18 kgm a 4500 rpm, erogati dal propulsore, la cui potenza massima era di 135 cv, mentre la turbodiesel non riuscì ad affermarsi, avendo esordito quando il modello era ormai alla fine. Inoltre, dal 1984/85, l'Alfa 6 aveva patito la sovrapposizione con l'Alfa 90 Quadrifoglio Oro e con l'Alfa 75 Quadrifoglio Verde, sulle quali il motore V6 da due litri e mezzo poteva esprimersi in modo migliore. Della seconda serie, furono realizzati, all'incirca, altri 6000 esemplari, di cui un centinaio dotati di motore 2,5 a carburatori (erano vetture della prima serie aggiornate nell'estetica).