



# ALFA ROMEO

S P O R T C O L L E C T I O N

Official Licensed Product



La Gazzetta dello Sport



**FABBRICATI**  
EDITORI





le protagoniste

# Giulia Sprint Speciale







# La linea avveniristica e affusolata della Giulia SS

Presentato con successo al Salone di Ginevra nel 1963, il nuovo coupé Alfa ricalca le forme della Giulietta Sprint Speciale, che era stata disegnata da Scaglione per la carrozzeria Bertone

## I miglioramenti rispetto alla Giulietta SS

La Giulia Sprint Speciale fa il suo debutto al Salone di Ginevra del 1963. A una linea esteticamente piacevole abina un temperamento sportivo, infatti è utilizzata in numerose gare sportive come antagonista delle celebri Porsche 356. Appena uscita, i tanti appassionati della Casa del Portello la giudicano uno dei modelli più riusciti. Carrozzeria e meccanica prendono spunto dalla Giulietta Sprint Speciale, anche se ne migliorano numerosi aspetti. Per capire il nesso bisogna fare un salto indietro di 6 anni, quando nel 1957 fu presentato il prototipo della Giulietta Sprint Speciale, suscitando forti reazioni. Le linee del nuovo coupé a due posti ideato da Franco Sca-

glione per la carrozzeria Bertone, erano veramente fuori dal comune: in un'epoca in cui i dischi volanti, i missili e gli avvistamenti di extraterrestri solleticavano in modo particolare la fantasia popolare, l'arrivo di un'automobile dalle linee tanto avveniristiche, affusolate come quelle di un'astronave, non poteva lasciare indifferente né il pubblico, né gli addetti ai lavori. Fu dichiarato, forse con pizzico di entusiasmo, un coefficiente di penetrazione (Cx) di solo 0,28, stupefacente per l'epoca e di assoluto rilievo ancora oggi. Questo per quanto riguarda il prototipo. La vettura che fu messa in produzione, la Sprint Speciale con il motore 1290 cc della Giulietta, fu però in parte pe-



La Giulia SS in corsa alla Targa Florio del 1968, con i piloti "Black and White" e Salvatore Barraco.



## LA SCHEDA TECNICA Alfa Romeo Giulia SS - 1963

**Modello** Giulia Sprint Speciale

**Anno** 1963

**Motore** 4 cilindri in linea

**Alesaggio e corsa** 78 x 82 mm

**Cilindrata** 1570 cc

**Alimentazione** ad aspirazione libera,  
2 carburatori orizzontali doppio corpo

**Distribuzione** doppio albero a camme  
in testa ruotante su 3 supporti

**Potenza** 112 cv a 6500 giri/min

**Telaio** integrale con la scocca metallica

**Trasmissione** albero in 2 tronchi, con 1 giunto elastico  
anter. e 2 cardanici.  
Ruote posteriori motrici

**Cambio** 5 marce sincronizzate + RM,  
comando a cloche

**Sospensioni** anter. molle elicoidali, quadri. trasv.  
e barra. Poster. molle elicoidali,  
triangolo super. e puntoni

**Freni** a disco anter., a tamburo poster.,  
comando idraulico (sulle prime 100  
unità: anter. a tamburo a 3 ceppi)

**Peso** 950 kg

**Velocità** oltre 200 km/h

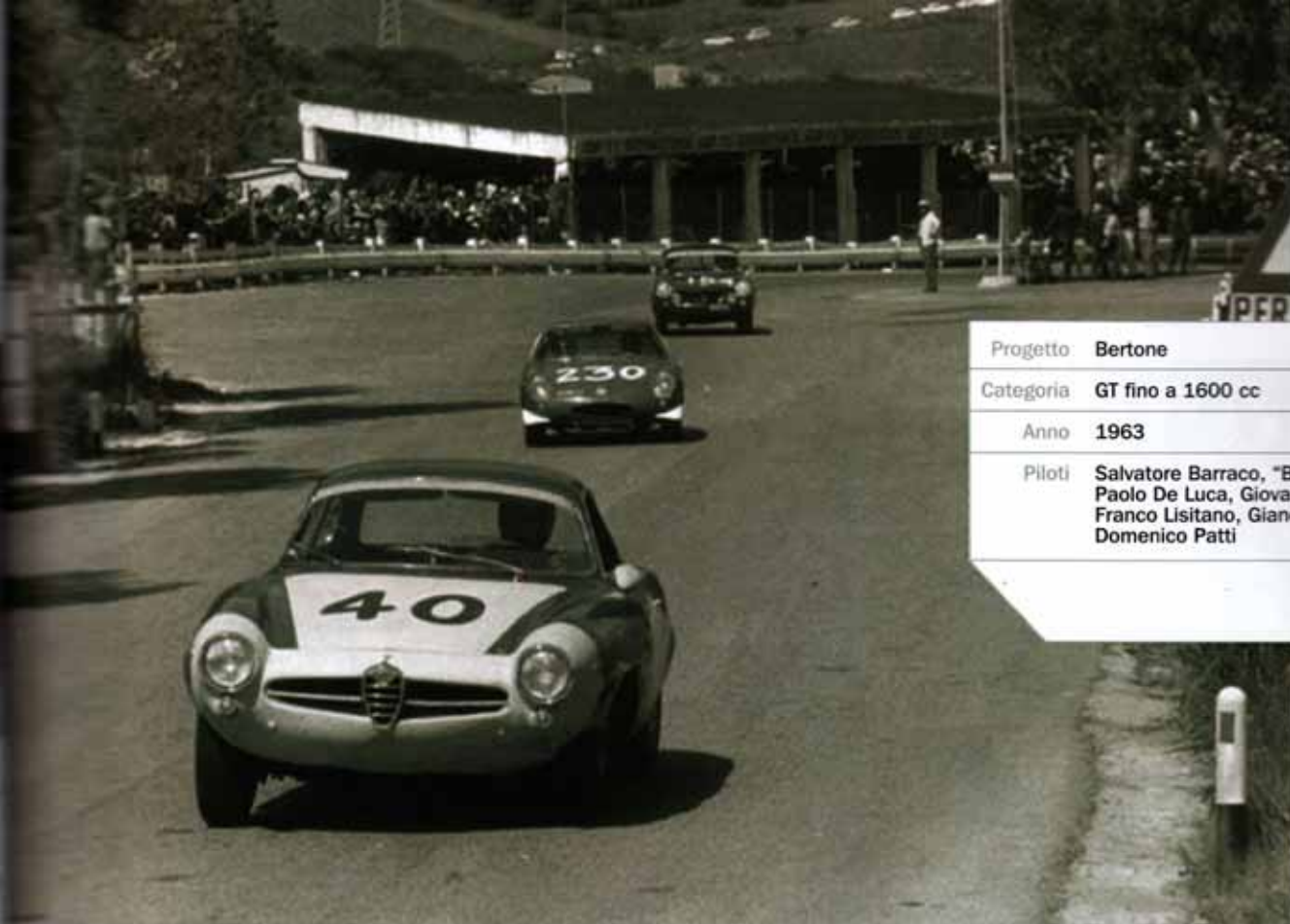
Sopra a sinistra, l'abitacolo della Giulia SS, che aveva una nuova plancia, nuovi strumenti e il portacenere sul tunnel del cambio. Sopra, il profilo della vettura e, sotto, Giancarlo Mercadante e Salvatore Barraco in corsa Targa Florio del 1969.



## Il comportamento in gara

Il ponte posteriore della Giulia SS è rigido. Lo sviluppo però non va avanti a lungo, soprattutto perché la linea tanto originale appare a molti già invecchiata all'inizio degli anni '60. Inoltre, le nuove Giulia GT le fanno involontariamente una concorrenza tangibile. Le modifiche compiute sulle Giulia SS fanno sì che il peso, dichiarato dalla Casa pari a 950 kg, sia in realtà un po' superiore (alcune riviste dell'epoca quotano fino a 995 kg), con circa 40 kg in più rispetto alla Giulietta Sprint Speciale nella versione del





Progetto	Bertone
Categoria	GT fino a 1600 cc
Anno	1963
Piloti	Salvatore Barraco, "Black & White", Paolo De Luca, Giovanni La Mantia, Franco Lisitano, Giancarlo Mercadante, Domenico Patti

A sinistra, Mercadante e Barraco in corsa alla Targa Florio del 1969 sulla Giulia SS 1600. Sotto, il tre quarti anteriore dell'auto.



1961. La velocità è molto buona, supera ampiamente i 200 km/h. Nessuna delle due versioni riesce però a raggiungere i risultati sportivi delle Giulietta Sprint o Sprint Veloce; l'arrivo della leggerissima Sprint Zagato, infine, mette di fatto fuori gioco la SS nelle competizioni. Ciò nonostante, considerato l'afflato sportivo del marchio Alfa, non c'è da meravigliarsi che la Sprint Speciale sia stata molto usata in corsa, anche se i risultati finali hanno sempre mostrato che la penalizzazione inflittale dal peso aggiuntivo era ec-

cessiva. Oltretutto, a metà degli anni '60 inizia la carriera delle ben più veloci Giulietta Sprint GTA, e questo rende ancora meno competitiva la Speciale, che con un prezzo di 2.500.000 lire nel 1963 è più costosa della nuova Giulietta Sprint, che costa 300.000 lire in meno ed è più elegante e moderna.

Tutto questo contribuisce a ridurre la richiesta della Sprint Speciale, la cui produzione si esaurisce lentamente nel corso del 1965 dopo la costruzione di 1400 unità.