

Giulietta/Giulia Sprint Speciale

Con la idea de realizar un vehículo que pueda hacer un buen papel a las carreras destinadas a los Gran Turismo y satisfacer a sus clientes más exigentes, Alfa Romeo encarga a Bertone el desarrollo de un Giulietta aún más deportiva que el Sprint. Franco Scaglioni se pondrá a trabajar sobre la base corta del Giulietta Spider, para conseguir formas más sugestivas y aerodinámicas. En 1957 Alfa Romeo exhibe, en el Salón de Turín, un vehículo ligeramente inspirado en los aerodinámicos BAT, de aspecto realmente llamativo, pero menos adaptado a la competición de lo que se esperaba.

El Giulietta Sprint Speciale nace sin paragolpes y con un molesto problema, consistente en que la fuerte inclinación

del parabrisas y la forma del capó crean una depresión a altas velocidades que impide el correcto funcionamiento del limpiaparabrisas, que se despegaba. Para solucionarlo, se colocó un pequeño derivabrisas de plexiglás al final del capó.

El Sprint Speciale es bastante más largo que la versión normal, pese a su menor batalla, y bastante más bajo. Su buen Cx le permite acercarse a los 200 km/h.

El primer SS lleva los faros muy bajos y una toma de aire delantera sin el triángulo de Alfa. Una segunda versión es expuesta en el Salón de Ginebra y una tercera en Turín, pero hasta 1959 no se lanza la versión definitiva, ya con el escudo Alfa en el frontal, aún sin para-

golpes delanteros, con la potencia del 1300 subida a 100 CV y una 5ª velocidad sobremultiplicada. En 1960 se eleva la posición de los faros, se montan paragolpes delante y detrás.

Con su imagen un tanto sofisticada y su precio claramente más alto que el Sprint, los Giulietta Sprint Speciale se terminarán vendiendo a una clientela un tanto especial que busca más un vehículo exótico que una máquina para competir. De hecho los clientes deportivos preferirán los SZ, más manejables y con mejores prestaciones.

A finales de 1962 el Sprint Speciale recibe el motor 1600, potenciado a 112 CV, pasando a llamarse Giulia, como el resto de la gama y recibiendo también los frenos de disco delanteros.

1959

Lanzamiento del Sprint Speciale, diseñado por Bertone, con formas más aerodinámicas. Primera versión sin para-



ra no dejar tan expuesta la carrocería. Tapa del maletero con tirador incorporado y todos los cristales fabricados en vidrio.

golpes delantero y trasero. Faros bajos. Tapa del maletero corta. Luneta y cristales traseros en plexiglás. Capós en aluminio, excepto 4 ó 5 ejemplares construidos totalmente en este material. Se aumenta el rendimiento del 1.300 cc hasta 100 CV y se monta la caja de cambios de 5 velocidades. La longitud total del Speciale es claramente más larga que la del Sprint, pese a que la distancia entre ejes se acorte en 13 cm. Alargamiento que se lleva a cabo para mejorar la aerodinámica.

1960

Ligeros cambios en el frontal, con la posición de los faros más altos. Se colocan paragolpes delantero y trasero pa-

1962

El nuevo motor 1600 también se monta en el Sprint Speciale, pasando a llamarse Giulia, como su hermano más barato. En este caso la potencia llega a 112 CV, lo que permite anunciar una velocidad máxima cercana a los 200 km/h.



1963

Utilización de anagrama 1600 SS y, posteriormente, Giulia SS. Repetidores de intermitentes en las aletas delanteras de tipo alargado. Primeras 200 unidades con frenos de tambor en el tren delantero y el resto con discos.

1964

Final de la fabricación del Giulia 1600 Sprint Speciale