

# DUE GIULIA SUPER UN PO' PIÙ SUPER

**Figlia radiosa di un'Italia  
alla vigilia degli anni di piombo**

## La Giulia berlina ►

Fu creata all'inizio degli anni Sessanta con il compito di sostituire la Giulietta, riprendendone lo schema meccanico di base: il motore a quattro cilindri di scuola aeronautica, con distribuzione bialbero e costruzione interamente in alluminio. Il propulsore presentava però sostanziali differenze rispetto a quello della progenitrice, con un incremento della cilindrata da 1290 a 1570 cc. ► La Giulia TI era dotata di una trasmissione manuale a cinque rapporti e freni a tamburo (poi sostituiti da un impianto a quattro dischi Dunlop). Era una vettura avanguardistica, allestita attorno ad una scocca a deformazione differenziata con cellula abitativa rigida e a una linea di carrozzeria che, con il muso basso e sfuggente, garantiva un ottimo coefficiente di penetrazione aerodinamica. Il risultato di tanta tecnologia furono prestazioni al top della categoria: una prova su strada condotta da una rivista specializzata nel 1965 la pose a confronto con altre 12 concorrenti di pari classe; ne risultò la più veloce con 177,154 km/h, mentre le altre oscillavano tra i 132 km/h e i 165 km/h. ► La vettura, secondo le strategie dei vertici Alfa, doveva inizialmente essere lanciata in concomitanza con l'inaugurazione dello stabilimento di Arese, ma a causa dei continui ritardi nella consegna dello stesso, per circa due anni si verificò una curiosa fase di transizione: le scocche venivano generate nei nuovi impianti, mentre la componentistica meccanica giungeva ancora dal Portello. Il tutto fu possibile perché le due fabbriche distavano solo 15 chilometri. La prima auto ad essere interamente assemblata ad Arese fu poi la GT del 1963.



**La Super ►** La Giulia berlina, nata dall'ingegno del responsabile Ufficio progetti Orazio Satta (di cui in totale, dal 1962 al 1977, si realizzarono 572'590 esemplari), venne presentata all'Autodromo Nazionale di Monza il 27 giugno 1962 nella versione TI (acronimo di Turismo internazionale). Grazie alla cilindrata di 1570 cc e all'alimentazione con un carburatore doppio corpo verticale, il motore poteva erogare una potenza di 92 cv (67 kw). Il cambio a 5 rapporti, una vera chicca all'epoca riservata a vetture di alta classe, aveva però il comando con la leva al volante, che ne rendeva scomoda e poco sportiva la manovrabilità. Il sedile anteriore aveva la seduta in pezzo unico che la omologava per sei posti, mentre la plancia (in plastica grigia) incorporava una strumentazione ad andamento orizzontale (con tachimetro a nastro e un piccolo contagiri circolare sulla sinistra). ► Nel 1963 venne lanciata la versione Ti Super, pensata per l'omologazione alle gare turismo: presentava una carrozzeria alleggerita, finestrini posteriori in plexiglas, alcuni lamierati assottigliati, allestimento interno semplificato (fu eliminato l'impianto di riscaldamento), il motore da 112 cv della Giulia SS (con alimentazione a 2 carburatori Weber 45 e un maggiore rapporto di compressione), alberi distribuzione sportivi, freni a disco, cerchi in lega di magnesio e leva del cambio a cloche sul pavi-



## CENNI STORICI

La leggenda Alfa Romeo ebbe inizio il 24 giugno del 1910, quando il Cavaliere Ugo Stella rilevò le azioni, gli stabilimenti e le maestranze della Società Italiana Automobili Darracq. La prima sede fu collocata al numero 95 della Strada del Portello, alla periferia nord-ovest di Milano. L'azienda venne chiamata Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, A.L.F.A. Lo stesso anno nacque la prima vettura, la 24 HP; progettata da Giuseppe Merosi, a 4 cilindri di 4 litri, raggiungeva la velocità massima di 100 km/h. Lo stemma sintetizzava la congiunzione di due simboli milanesi: il serpente (Biscione) visconteo in campo azzurro e la croce rossa in campo bianco dello stendardo comunale, racchiusi in un cerchio metallico con le scritte ALFA e MILANO separate da due nodi sabaudi. Nel 1915, a causa della guerra, l'Alfa si trovò in grosse difficoltà finanziarie. Fu l'industriale napoletano, ingegnere Nicola Romeo (foto), a rilevarla mediante un cospicuo apporto finanziario. Vi aggiunse il suo cognome. Alla fine della seconda guerra mondiale gli stabilimenti erano ormai in gran parte distrutti e fu lo Stato italiano ad intervenire diventandone il principale proprietario. Nel 1987 l'intera ditta venne ceduta al gruppo Fiat. Il 2010, anno del centenario, ha visto Milano trasformarsi in un'immensa città-evento, coinvolgendo piazze e parchi tra innumerevoli esposizioni che si sono snodate fino alle tangenziali per un simbolico abbraccio alla Casa del Biscione.



mento. ► Opportunamente elaborata da noti preparatori come Virgilio Conrero, con il motore che arrivava a erogare circa 140 cv, fu omologata nella categoria Turismo e in gara diede parecchie soddisfazioni alla Casa del Biscione che coniò lo slogan: «Giulia disegnata dal vento». Esclusivamente di colore bianco, venne soprannominata Quadrifoglio, (simbolo che in Alfa Romeo marchiava le «corsaiole»). L'unica ad impensierirla era la Ford Cortina preparata dalla Lotus di Colin Chapmann. Nel 1964, dopo aver tolto di listino la Ti Super, l'Alfa Romeo aggiornò anche la Ti con 4 freni a disco, sedili anteriori separati e leva del cambio a cloche sul pavimento. Nello stesso anno si decise di reintrodurre anche il motore da 1290 cc in modo da poterne avere una versione più economica e fronteggiare le concorrenti Fiat e Lancia. Nel 1965 la 1600 TI venne affiancata dalla Giulia Super: finiture più curate (plancia rivestita in legno, strumentazione circolare, sedili ridisegnati, diversi fregi smaltati sui montanti posteriori) e propulsore che, grazie all'adozione di due carburatori doppio corpo Weber 40, erogava 98 cv e riusciva a superare i 175 km/h. Un valore analogo rispetto alla precedente TI, ma raggiunto a un minore regime di giri, migliorando comfort e consumi. ► Nel 1969 la Super venne potenziata a 102cv per mezzo di nuovi alberi a camme e per un aumento del diametro dei venturi dei carburatori. ► Per un breve periodo (1976-1977) ne venne prodotta anche una versione diesel in 6500 esemplari.

**A colloquio con i proprietari** ► C'è che alla fine ci si rende conto di quanto sia superfluo tentare d'imbrigliare l'animo umano nella compostezza dei comportamenti adulti. Quell'innocenza da bambino ci risucchia in un vortice di sensazioni che si mescola e danza furtivamente con la nostalgia verso le radici del nostro tempo

più seducente, la giovinezza. È bastato parlare due minuti con Piero e Mauro per leggere, nei loro occhi, questo fulgido lato caratteriale, forse soltanto sopito sotto la coltre della quotidianità, ma pronto a risvegliarsi discorrendo dei loro gioielli automobilistici. ► Piero: «I giovani si soffermano ad ammirare le vetture d'epoca, le commentano, ne restano piacevolmente stregati. Forse si sono stancati delle macchine moderne, quasi tutte prive di temperamento, uguali per forma e colori? Speriamo! Le «storiche» hanno bisogno di nuove generazioni di appassionati, pronte a tramandare un segno tangibile della storia e della tecnica». ► Mauro: «Non saprei descrivere se il maggiore godimento l'ho provato nel renderla corsaiole, nell'usarla o anche solo nel guardarla, ma di sicuro con essa mi diverto da ben 22 anni».

**La Giulia di Mauro Capiaghi** ► Venne costruita a Milano, nello stabilimento Alfa Romeo di Arese, il 12 dicembre del 1969. Un giorno maledetto, per la verità, tra i più neri della storia d'Italia e del Comune lombardo. Proprio mentre la vettura arrancava tra le linee di produzione, diciassette persone persero la vita in seguito all'attentato di Piazza Fontana. ► Una settimana più tardi la Giulia fu consegnata al signor Bellini, a Mantova. La tenne per una ventina d'anni. ► Ricordo d'aver sognato a lungo quell'auto, figlia radiosa di un'Italia alla vigilia degli anni di piombo, in equilibrio tra il desiderio d'accedere al cambiamento e il retaggio d'un passato ingombrante e tradizionalista, che portò ad un'estremizzazione del confronto politico. Poi, un amico mi mostrò un'inserzione su una rivista specializzata. La vidi, la mia Giulia Super, emergere dalla frivola eleganza della carta patinata. Decisi di telefonare al proprietario, era di mercoledì. La domenica seguente mi recai a Mantova per assaporarne la bellezza e acquistarla.

Circa una settimana più tardi, il 2 dicembre 1989, l'andai a ritirare con un paio di amici ed un camioncino solitamente adibito al trasporto delle bibite. La vettura era in ottime condizioni, le targhe originali erano state depositate e non c'era più la bombola del gas nel vano bagagli che avevo notato in occasione della mia prima visita (il signor Bellini utilizzava questo tipo di carburante per la Giulia). Martedì 5 dicembre portai infine a compimento tutte le operazioni relative allo sdoganamento verso Locarno. ► Il restauro iniziò immediatamente, tant'era la brama di riportarla all'antico splendore, e durò circa tre anni. Con il passare del tempo decisi di dargli un tocco sempre più sportivo, eseguendo modifiche, anche sostanziali, fino alla configurazione attuale da vera corsaiole: rollbar e due soli posti a sedere. Naturalmente dovetti sbrigare tutte le procedure di legge necessarie, con vari collaudi e trasferite a Camorino. ► Con essa mi sono prodigato in alcune gare di regolarità sia in Svizzera che in Italia (monta pure un dispositivo Twinmaster tarato per calcolare con esattezza le distanze compiute) e naturalmente ho partecipato a varie esposizioni di settore.

**La Giulia di Piero Barboni** ► Venne venduta a Roma il 26.11.1965. Una vettura decisamente all'avanguardia per i mitici Sessanta, con prestazioni di gran lunga superiori a quelle delle sue dirette rivali, ma caratterizzata da quel sapore particolare assimilato dalla fervente e prospera ingegnosa dell'epoca. Non mi è dato di conoscere quali siano le vicissitudini che la condussero, alla fine degli anni Ottanta, verso la Svizzera. Qui rimase in disparte, in attesa che qualche volenteroso appassionato s'occupasse del suo restauro, ma nessuno venne in suo soccorso. Fu dimenticata, consunta nell'oblio, quasi fosse un'anima troppo mitigata dal tempo





▲ «Ci venne il solito dubbio: mantenerla originalissima o renderla corsaioia? Optammo per la seconda possibilità».

per aver diritto alla luce d'un nuovo millennio. Era destinata alla demolizione ma, per sua fortuna, fu abbandonata in un angolo. Proprio là, dove un giorno la trovai e la ricondussi ad un destino migliore. Finalmente a casa, la studiai a fondo: non era messa in ottime condizioni. Il motore era semplicemente appoggiato dentro la scocca, l'arredamento interno sparito. Ma trasmetteva ancora una gran voglia di vivere, di indurre qualche bella sensazione di guida a chi avesse voluto cimentarsi in un restauro radicale. ► Acquistai la Giulia per un motivo quasi cavalleresco: volevo tenesse compagnia all'altra Alfa d'epoca che possiedo (una GT junior 1300 del 1969 perfettamente risanata in anni di lavoro con gli amici) e per usarla nelle occasioni in cui la junior non poteva lasciare il garage (ad esempio, trasferite con tempo proibitivo). ► Mi venne il solito dubbio concernente le modalità di restauro: mantenerla originalissima, oppure crearne una versione più corsaioia. Optai per la seconda possibilità visto che gli interni erano spariti. Ho speso molto tempo, ma con ferrea dedizione ho forgiato una vettura magnifica (omologata per la strada, con un allestimento sportivo corrispondente alle specifiche dell'epoca e munita di passaporto F.I.V.A per partecipare a manifestazioni ed incontri riservati alle oldtimer). ► Alla guida suscita sensazioni strepitose, sia in pista (dove si difende valorosamente malgrado la sua età) sia du-

rante le gite turistiche in compagnia di mia moglie. È certo che, nelle vetture moderne, questa percezione della leggenda è completamente scomparsa. Si dimostra pure affidabilissima; basta averne cura, coccolarla con poche, costanti attenzioni e svolgere tutta quella serie d'interventi settimanali di cui oggi si è persa l'abitudine: controllare l'olio, l'acqua, i parametri in genere. ► Monta un rollbar a gabbia e l'arredo prevede accorgimenti racing: sedili, volante e tanti minuscoli particolari declinati all'uso nelle gare di regolarità Autostoriche (cronometri, il classico conta metri meccanico e le varie attrezzature per il navigatore). La colorazione, con il frontale verde, deriva direttamente dalle usanze in auge nel mondo delle competizioni d'un tempo. Allora, in pista, nelle varie categorie scendevano molte vetture praticamente uguali. Per permettere ai meccanici dei box di distinguerle immediatamente e da lontano se ne verniciava il muso, anche solo parzialmente, di un colore diverso e dalle tonalità vivide. ► Nei primi anni dopo il restauro la mia Giulia ha partecipato a diverse manifestazioni di regolarità e raduni in Svizzera e all'estero. Ultimamente la uso quasi esclusivamente per andare a spasso nelle belle giornate di sole, quelle che alla mattina ti dici: «Nem a fa un giret con l'Alfa».

**A cura di Elias Bertini,  
Piero Barboni e Mauro Capiaghi  
Foto: Piero Barboni e Mauro Capiaghi**



#### SCHEDA TECNICA



#### Modello

Alfa Romeo Giulia Super (serie Biscione 1969-1971, biancospino)

#### Motore

4 cilindri in alluminio

**Cilindrata** 1570 cc

**Alesaggio/corsa**

78 x 82 mm

**Potenza** 102 cv din a 5600 giri

**Cambio** cinque marce

**Freni** a disco anteriori e posteriori

**Velocità** oltre 175 km/h

**Data di costruzione** 12. 12. 1969

**Consegna** 19.12.1969 a Mantova

#### SCHEDA TECNICA



#### Modello

Giulia Super 1600 (azzurro spazio)

#### Motore

4 cilindri in alluminio

**Cilindrata** 1570 cc

**Alesaggio/corsa**

78 x 82 mm

**Potenza** 98 cv

**Cambio** cinque marce

**Freni** a disco anteriori e posteriori

**Velocità** oltre 175 km/h

**Data di costruzione** 25.08.1965