

Θύμα της γοητείας της και εγώ , αποφάσισα, έτσι, όλως αυθαιρέτως, να της απονεύμω τον τίτλο της ωραιότερης Alfa Romeo. Ο λόγος για την Giulietta sprint.

Αν και οι αιτίες για μια τέτοια απόφαση πηγάζουν από την ψυχή και όχι από το μυαλό, είναι τέτοια η αρμονία αυτού του μοντέλου που σχεδόν εξαναγκάζει το συναίσθημα να λειτουργήσει με λογική ή ακόμα πιο εμφατικά συναισθηματοποιεί τη λογική.



Όπως και να έχει, το σχήμα αυτού του αυτοκινήτου δύσκολα θα μπορούσε να είχε δημιουργηθεί αλλού, με την ίδια μάλιστα λογική που ο δημιουργός του δύσκολα θα μπορούσε να είχε γεννηθεί μακριά από τη Φλωρεντία.



Ο Franco Scaglione παιδί στρατιωτικού γιατρού και βαθμοφόρησας του Ιταλικού Ερυθρού Σταυρού, πέρασε την κόλαση του δεύτερου μεγάλου πολέμου ως αιχμάλωτος μετά τη κατάρρευση του μετώπου της Λιβύης. Ψάχνοντας να εκπληρώσει το όνειρό του, βρέθηκε στο Τορίνο και αφού δεν προχώρησε η σχέση του με τον Battista Pinin Farina, συνεργάστηκε με τον Nuccio Bertone και ξεδιπλωσε όλη την αναγεννησιακή του προδιάθεση σχεδιάζοντας μοντέλα όπως η
Alfa Rom
Gi
eo
uletta
sprint

Δεν ήταν κάποιος τυχαίος σχεδιαστής. Από τις άκρες των μολυβιών του, γεννήθηκε η 356 B Abarth Carrera GTL. Οι αρχαιότεροι μπορούν να θυμηθούν τον Dr. H. Busch να οδηγεί μια ασημένια το '71, στο circuit της Κέρκυρας και να τερματίζει στην 6η θέση πίσω από το Mini του Στ. Ζαλμά και μπροστά από το TT του Νικ. Ζουμπρούλη. Δικά του επίσης δημιουργήματα, ανάμεσα σε άλλα, η Lamborghini 350 GTV αλλά και η μοναδική Alfa Romeo 33 Stradale.

Τότε, στα τέλη

του '54, όταν πρωτολανσαρίστηκε η Sprint ίσως να μην είχε γίνει αντιληπτό ευθύς αμέσως πόσο όμορφο, αρμονικό, αισθητικό όχημα ήταν. Τα χρόνια που περνούσαν της έδιναν ολοένα και μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία και στις μέρες μας η γοητεία της είναι αξεπέραστη. Ένα, μάλλον, ταπεινό coupé 2+2 ήταν, με κινητήρα 1.290 κ.εκ. που όμως ενσωμάτωνε τεχνολογία αιχμής για την εποχή του. Μπλοκ και καπάκι ελαφρού κράματος, με διπλούς εκκεντροφόρους επικεφαλής που αρχικά απέδιδαν 80 ίππους, ενώ αργότερα έφτασαν τους 100, νούμερο εντυπωσιακό για τη δεκαετία του '50 που σε συνδυασμό με τα 890 κιλά του βάρους της πρόσφεραν εξαιρετικές επιδόσεις. Πέρα από την τόσο γοητευτική της εμφάνιση, είχε και σπορ χαρακτήρα.

Δεν είναι τυχαίο γεγονός, οι κατακτήσεις των κλάσεων στα 1.300 κ.εκ. στα δύο τελευταία Mille Miglia της ιστορίας. Το '56 σημειώνουν το 1,2,3 και το '57, τα πρώτα εικοσιδύο (22!) αυτοκίνητα της κλάσης είναι Giulietta Sprint . Μόλις στην 23η θέση διακρίνουμε μια Porsche 356 1300 Super . Το αυτό και για το Targa

Florio

όπου, από το '56 έως το '63, καταλαμβάνει από τις τέσσερις έως τις οκτώ πρώτες θέσεις της κλάσης, με εξαίρεση το '56 όπου πλασάρεται μόνον” στις πρώτες δύο!

Ακόμα μεγαλύτερη αξία για αυτές τις ισοπεδωτικές επιδόσεις είναι ότι έχουμε να κάνουμε με δυο πολύ ιδιαίτερους, δύσκολους, επικίνδυνους αγώνες.



Το όχημα

που παρουσιάζουμε στις σελίδες μας είναι μοντέλο του 1962, μια από τις πρώτες Sprint με κινητήρα 1.570 κ.εκ. Έμεινε στην παραγωγή μόλις τρία χρόνια και το πλήθος των αυτοκινήτων που παρήχθησαν είναι σχετικά περιορισμένο. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία από το εργοστάσιο, μέχρι το '64 που σταμάτησε η παραγωγή, κατασκευάστηκαν 7.107 κομμάτια. Το βάρος του ήταν 975 κιλά, ο κινητήρας απέδιδε 91 ίππους και εξασφάλιζε την τροφοδοσία του από ένα 32άρι

Solex

οριζόντιας ροής. Ελάχιστες σχεδιαστικές διαφορές υπήρχαν, σε σχέση με την 1300άρα, κυρίως στην μάσκα.





Εξαιρετική εμφάνιση και αξιοσημείωτο εσωτερικό. Η Giulietta Sprint Coupé, 1000 κυβικών εκατοστών, ήταν η πιο κομψή και πολυτελής έκδοση της Giulietta. Η Giulietta Sprint Coupé (66, 67, 68) του 1967, οι δύο τελευταίες



και η πιο αξιολογημένη. Η Giulietta Sprint Coupé, 1000 κυβικών εκατοστών, ήταν η πιο κομψή και πολυτελής έκδοση της Giulietta. Η Giulietta Sprint Coupé (66, 67, 68) του 1967, οι δύο τελευταίες