



A quoi correspond la version sportive d'une berline sportive ? A une voiture de course, cela va sans dire. C'est exactement ce qu'est la Giulia Ti Super, qui reprend les qualités de la 1900 Ti Super en poussant le concept à l'extrême : carrosserie allégée, moteur vitaminé, châssis surbaissé plus rigide et 189 km/h de vitesse de pointe. Construite à seulement 501 unités sur deux années, la plus désirée – et falsifiée ! – des Giulia se fait aujourd'hui extrêmement rare. Nous avons déniché l'un des exemplaires authentiques encore en circulation. C'est sous son nom italien, Quadrifoglio, que la ti super va être universellement connue. En paraphrasant ce qu'Henry Ford disait à propos de la Model T : la Giulia Ti Super était livrée dans n'importe quelle couleur, pourvu que ce soit blanc. Des 501 unités produites, seules deux arboraient une autre teinte : la \*595135\* rouge, et la \*595416\* grise. Il faut se plonger dans la nomenclature des Alfa Romeo des Trente Glorieuses pour mieux comprendre la spécificité de cette auto. Si le terme "Super" désigne une version cossue et "Ti" (Turismo internazionale) une sportive, quelle est donc la signification de "Ti Super" ? Un modèle de luxe avec un moteur dopé ? Perdu ! Dans le cas présent, "Super" n'indique pas un niveau de finition, mais vient renforcer le côté sportif suggéré par le sigle Ti. Une "super sportive" en somme. La 1900, dont la Super comptait 90 ch et les Ti 100 et Ti Super 115 ch, avait déjà été déclinée ainsi. Au lancement de la Giulia, le 27 juin 1962, Alfa Romeo comprend qu'elle dispose là d'un atout très intéressant pour souligner l'idée de "la berline familiale qui gagne les courses", slogan qui avait accompagné, non sans succès, la sortie de la 1900. Plus puissante que la Giulietta, largement plus agile que la 2600 à 6 cylindres ayant indirectement pris la relève de la 1900, la Giulia est faite pour séduire avec sa ligne originale et aérodynamique bien en avance sur une concurrence qui, au mieux, s'inspire des américaines, à l'image de Fiat et de ses 1300/1500. Le 24 avril 1963, Alfa Romeo ajoute donc du piment à sa recette en dévoilant, sur l'autodrome de Monza, la Ti Super.



Son moteur est à peu près identique à celui qui équipe la Giulia SS, la version 1,6 litre de l'ancienne Giulietta SS dessinée et produite par Bertone. Malgré une alimentation légèrement différente, il délivrera la même puissance que le coupé, à savoir 113 ch, contre les 90 de la Giulia Ti. Pensée pour une clientèle véritablement sportive qui entend l'engager en compétition plus que pour des bourgeois pressés, la nouvelle venue reprend le trèfle à quatre feuilles qui avait porté chance aux Alfa Romeo de course dans les années 20. Afin d'épauler une augmentation de puissance relativement importante, des modifications de détail font perdre environ 100 kg à la voiture. Deux phares AV ont été retirés – le couple central ayant été remplacé par une grille –, les jantes en alliage Campagnolo, et les pare-chocs se sont débarrassés de leur banane. L'habitacle, revu par Zagato, se renouvelle : des baquets font office de sièges avant, le volant est à trois branches, le combiné arbore trois instruments ronds, la partie face au passager est plus sommaire – tout comme les contre-portes –, le levier est fixé au plancher et le frein à main, initialement sous le tableau de bord, est à présent positionné entre les sièges. Si les premiers exemplaires accueillent des tambours avec trois mâchoires à réglage automatique à l'avant, à partir de septembre, lorsque la production débute réellement, la Ti Super passe aux quatre disques. Plus puissante et allégée, la Quadrifoglio voyage à 189 km/h quand la Ti bloque l'aiguille de son tachymètre sur 169. Petit "écueil", elle coûte un bras : 2,62 millions de liras, soit quasiment le prix d'une berline 2600 et 62 % de plus qu'une Ti. Le remplacement du couple interne de phares par des grilles permet, à gauche de refroidir le collecteur d'échappement, à droite d'augmenter le débit d'air vers les carburateurs. Autres éléments spécifiques à la Ti Super : des pare-chocs sans bananes pour limiter le poids et un monogramme identique à celui monté à l'arrière.



Vous n'êtes pas dans une berline, mais dans une auto de compétition : les sièges baquets possèdent un dossier fixe avec peu de rembourrage, mais leurs rebords les rendent suffisamment enveloppants. Si sa carrière commerciale se révèle plus que modeste puisqu'elle reste en production seulement un an et demi et s'éclipse du catalogue dès avril 1965, sa carrière sportive est en revanche brillante : déjà en 1963, dans l'attente de l'homologation dans la catégorie Tourisme (qui arrivera le 13 janvier 1964), des particuliers l'engagent dans des compétitions sur piste, en course de côte ou dans les rallyes. Les préparateurs qui s'exercent sur les Quadrifoglio sont parmi les plus réputés du milieu : Samuele Baggioli, Almo Bosato ou Virgilio Conrero. Lors de la Coppa Intereuropa 1964 de Monza, les trois Ti Super de Ernesto Prinoth, Roberto Bussinello et Ugo Bagnasacco dominent leur classe. Des Alpes à la Sicile, ces autos réalisent de belles performances à la Trieste-Opicina, la CesanaSestrières et la Catane-Etna. Sans oublier les deux Français, Fernand Masoero et Jean Maurin, qui remportent leur catégorie et finissent quatrième au scratch derrière trois Ferrari 250 de 3 litres lors du 12e Tour de France Auto de septembre 1963. L'année suivante, Andrea De Adamich gagne la Coppa d'Autunno et Giancarlo Baghetti la Coppa Europa, toutes deux courues sur l'autodrome de Monza. Bien que souvent mise en difficulté par les Ford Cortina Lotus, la Quadrifoglio poursuit son existence jusqu'en 1966 en France, Belgique, Allemagne, Pays-Bas, Etats-Unis, Brésil, Argentine et Australie.



La Ti Super possède des suspensions abaissées, mais Alfa Romeo n'a jamais indiqué la différence de garde au sol entre elle et la Giulia Ti. Comme sur n'importe quelle Giulia, la boîte est tout simplement parfaite. Elle est bien étagée (les rapports sont identiques à la Ti), très bien guidée et les mouvements du levier sont courts et rapides. La direction est tellement précise qu'on la croirait à crémaillère. L'auto est également très bien freinée : ses quatre disques Dunlop associés à un servofrein (licence, justifiée, du propriétaire) sont rassurants et faciles à haute vitesse. Elle avale les courbes avec la plus grande rapidité et sans le moindre sous-virage : lorsque l'on file à une vitesse... de Giulia, elle reste neutre. Si on lui demande d'être une Quadrifoglio, elle part fougusement de l'arrière et il faut alors oublier les freins et piloter sur les gaz en corrigeant au volant.

Cette voiture châssis AR 595203 de couleur extérieure : Biancospino elle est équipée de «*Freni a disco*» a été vendue neuve en France par la S.O.F.A.R. le 19 février 1964 à un amateur de Nice (517 MR 06). Elle connaît un second propriétaire dans le Var le 14 août 1969 (2471 QC 83). Restée dans le Var, elle est acquise par Monsieur DALMASSO le 14 août 1969. Elle arrive dans la région Parisienne le 29 septembre 1972, aux mains de Monsieur Charles LEANDRE (1068 YP 75). Elle trouve nouvel acquéreur dans les Yvelines le 13 août 1973 (7572N JX 78), en la personne de Monsieur JIMENEZ (employé SNCF). C'est à cette époque que l'actuel propriétaire croise sa route quand elle est reprise par le garage Sté NOUVELLE M.S.S.A. le 19 janvier 1976 dont il est collaborateur, pour être revendue au pilote Fernand MASOERO le 10 juillet 1976 (certificat « trois volets » pas de transfert de carte grise). Elle est acquise par l'actuel propriétaire en septembre 1999. Jamais molesté, et extrêmement d'origine, la voiture a été depuis ces nombreuses années aux bons soins de professionnels reconnu, c'est en effet Gerard LANVIN de LOV Auto qui en referra le moteur il y a 10 ans, ces sièges baquets si spécifique a la marque ont quand a eux été restauré il y a quelques année, dans du tissu d'origine. Jamais accidenté, possédant

encore tous les attributs d'origine, volant, corne d'admission, parechocs logoté Alfa Romeo, jantes magnésium d'origine livrées a côté.

Il est rare de trouver de nos jours une Alfa Romeo Ti Super si bien conservé.



*What is the sporty version of a sports sedan? To a race car, that goes without saying. That's exactly what the Giulia Ti Super is, which takes the qualities of the 1900 Ti Super to the extreme by pushing the concept to the extreme: lightweight bodywork, a vitamin engine, a more rigid low-profile chassis and 189 km/h top speed. Built to only 501 units over two years, the most desired - and falsified! - of Giulia is nowadays extremely rare. We have found one of the authentic copies still in circulation. It is under its Italian name, Quadrifoglio, that ti super will be universally known. Paraphrasing what Henry Ford said about the Model T: the Giulia Ti Super was delivered in any color, as long as it was white. Of the 501 units produced, only two had another shade: \*595135\* red, and \*595416\* grey. It is necessary to immerse oneself in the nomenclature of the Alfa Romeo of the Glorious Thirty to better understand the specificity of this car. If the term "Super" refers to a rich version and "Ti" (Turismo internazionale) to a sporty one, what is the meaning of "Ti Super"? A luxury model with a doped engine? Lost! Lost! In this case, "Super" does not indicate a level of finish, but reinforces the sporty side suggested by the acronym Ti. A "super sports car" in short. The 1900, whose Super had 90 hp and the Ti 100 and Ti Super 115 hp, had already been designed in this way. At the launch of the Giulia on 27 June 1962, Alfa Romeo understood that it had a very interesting asset to highlight the idea of the "family sedan that wins races", a slogan that had accompanied, not without success, the release of the 1900. More powerful than the Giulietta, much more agile than the 2600 6-cylinder, which indirectly took over from the 1900, the Giulia is designed to seduce with its original and aerodynamic design well ahead of a competition*

*that, at best, is inspired by the Americans, like Fiat and its 1300/1500. On April 24, 1963, Alfa Romeo added spice to its recipe by unveiling the Ti Super on the Monza racetrack.*



*Its engine is more or less identical to that of the Giulia SS, the 1.6-litre version of the old Giulietta SS designed and produced by Bertone. Despite a slightly different power supply, it will deliver the same power as the coupé, 113 hp, compared to the Giulia Ti's 90. Designed for a truly sporty clientele that intends to engage it in competition more than for eager bourgeoisie, the newcomer takes back the four-leaf clover that brought luck to the racing Alfa Romeo in the 1920s. In order to support a relatively large increase in power, detailed modifications cause the car to lose about 100 kg. Two AV headlights were removed - the central torque having been replaced by a grille -, the Campagnolo alloy wheels, and the bumpers got rid of their bananas. The interior, revised by Zagato, is being renewed: buckets act as front seats, the steering wheel has three arms, the handset has three round instruments, the part facing the passenger is more basic - just like the storm doors -, the lever is fixed to the floor and the hand brake, initially under the dashboard, is now positioned between the seats. While the first models feature drums with three self-adjusting jaws at the front, from September onwards, when production actually begins, the Ti Super switches to the four discs. More powerful and lighter, the Quadrifoglio travels at 189 km/h when the Ti locks the needle of its tachometer on 169. A small "pitfall", it costs one arm: 2.62 million lire, almost the price of a 2600 sedan and 62% more than a Ti. The replacement of the internal headlamp torque by grilles allows, on the left to cool the exhaust manifold, on the right to increase the air flow to the carburettors. Other elements specific to the Ti Super include bumpers without bananas to limit weight and a monogram identical to the one mounted at the rear*



*You're not in a sedan, but in a competition car: bucket seats have a fixed backrest with little padding, but their edges make them sufficiently enveloping. Although his commercial career proved to be more than modest since it remained in production for only a year and a half and disappeared from the catalogue in April 1965, his sporting career was brilliant: already in 1963, pending approval in the Tourism category (which would arrive on 13 January 1964), individuals engaged him in track, hill racing or rally competitions. The preparers who work on the Quadrifoglio are among the most renowned in the industry: Samuele Baggioli, Almo Bosato or Virgilio Conrero. At the 1964 Coppa Intereuropa in Monza, the three Ti Super by Ernesto Prinoth, Roberto Bussinello and Ugo Bagnasacco dominated their class. From the Alps to Sicily, these cars perform well in Trieste-Opicina, CesanaSestrières and Catania-Etna. Not to mention the two Frenchmen, Fernand Masoero and Jean Maurin, who won their category and finished fourth in the scratch behind three 3-litre Ferrari 250s during the 12th Tour de France Auto in September 1963. The following year, Andrea De Adamich won the Coppa d'Autunno and Giancarlo Baghetti won the Coppa Europa, both of which were run at the Monza Autodrome. Although often put in difficulty by the Ford Cortina Lotus, the Quadrifoglio continued to exist until 1966 in France, Belgium, Germany, the Netherlands, the United States, Brazil, Argentina and Australia*



*The Ti Super has lowered suspensions, but Alfa Romeo never indicated the difference in ground clearance between it and the Giulia Ti. As with any Giulia, the box is simply perfect. It is well spaced (the gears are identical to Ti), very well guided and the lever movements are short and fast. The steering is so precise that you'd think it was a rack-and-pinion steering. The car is also very well braked: its four Dunlop discs combined with a power brake booster (licence, justified, from the owner) are reassuring and easy to use at high speed. It swallows the curves with the greatest speed and without the slightest understeer: when you run at a speed... of Giulia, it remains neutral. If you ask it to be a Quadrifoglio, it starts fiercely from the rear and you have to forget the brakes and drive on the throttle by correcting the steering wheel*





*This car, chassis AR 595203, exterior color: Biancospino, equipped with "Freni a disco", was sold new in France by S.O.F.A.R. on February 19, 1964 to an enthusiast in Nice (517 MR 06). It had a second owner in the Var on August 14, 1969 (2471 QC 83). Remaining in the Var, it was acquired by Mr. DALMASSO on August 14, 1969. It arrived in the Paris region on September 29, 1972, in the hands of Monsieur Charles LEANDRE (1068 YP 75). It found a new buyer in the Yvelines region on August 13, 1973 (7572N JX 78), in the person of Mr. JIMENEZ (SNCF employee). It was at this time that the current owner came across the car when it was taken over by the garage Sté NOUVELLE M.S.S.A. on January 19, 1976, of which he was an employee, and sold to the pilot Fernand MASOERO on July 10, 1976 (three-part certificate, no transfer of registration). The current owner acquired the car in September 1999. Never mishandled, and extremely original, the car has been in the care of recognized professionals for many years. Gerard LANVIN of LOV Auto rebuilt the engine 10 years ago, and the bucket seats, so specific to the brand, were restored a few years ago, in original fabric. The car has never been in an accident, and still has all its original features, including the steering wheel, intake horn, Alfa Romeo logo on the bumper and original magnesium wheels.*

*It's rare to find such a well-preserved Alfa Romeo Ti Super these days.*