



Celle des amateurs avertis !

Si aujourd'hui Alfa Romeo est dans l'esprit de tous un constructeur généraliste à connotation sportive, la firme d'Arese luttait parmi les marques les plus prestigieuses de la planète avant la Deuxième Guerre Mondiale. Ses multiples victoires en Grands Prix faisaient profiter d'une très bonne image les modèles de production qui rivalisaient de luxe et de sport, la lignée des Alfa Romeo 6C et 8C en étant le meilleur exemple. Mais après la guerre, dans une Europe qui panse ses plaies, Alfa Romeo doit changer de stratégie. Toujours le sport, mais en démocratisant ses produits...

Avant-guerre, Alfa Romeo s'illustrait sur les Grands-Prix (la Formule 1 n'existe pas encore) de l'Europe entière et tenait tête aux ténors de la catégorie, essentiellement les constructeurs français et allemands. Ses modèles de production étaient alors à l'opposé des modèles actuels, dans un marché automobile qui connaissait une composition différente. Ainsi, les concurrents directs d'Alfa Romeo à l'époque s'appelaient Delage, Delahaye, Mercedes-Benz, Lancia, Bentley, Talbot, Bugatti... Si on veut faire une comparaison avec les segments de marché et les marques actuelles, plus significatifs pour les jeunes générations, Alfa Romeo était avant-guerre l'équivalent de marques comme Aston Martin, Jaguar ou Bentley aujourd'hui! Les cinq longues années du conflit mondial, l'Italie déchirée par le fascisme, puis anéantie à la fin de la guerre ont changé la donne. Alfa Romeo pour survivre, doit se diversifier et changer de stratégie. C'est donc une rapide descente en gamme qui est opérée, avec en premier lieu la berline 1900, première du genre sur le marché puisqu'elle fut la première berline familiale sportive. Mais pour augmenter ses volumes de production,

www.historiccars.fr

– Gaël REGENT – cars@historiccars.fr - +33 6 26 48 61 71 –

– Guillaume LE METAYER – guillaume@historiccars.fr - +33 6 62 11 94 73 –

et donc sa survie, Alfa Romeo va descendre encore en gamme en lançant en 1952 l'étude d'une voiture moyenne bon marché. Avec toujours dans ses gènes, une forte connotation sportive, le fameux virus Alfa Romeo...



Présentation

Pour mieux comprendre le succès du coupé Giulietta Sprint, il faut revenir au début des années 50. À l'époque, certains constructeurs hésitent à abandonner un style classique et céder aux sirènes du style ponton. En outre, les coupés sportifs demeurent plus de lourdes GT peu pratiques et peu maniables dont les tarifs sont prohibitifs et réservés à une élite. La Cisitalia, dessinée par Pininfarina, sera la première berline du genre et va révolutionner le monde des voitures de sport en matière de design. Dans cette mouvance, le centre de style Alfa Romeo et Felice Boano vont dessiner la ligne du futur coupé Alfa Romeo. Ces autos seront fabriquées par Bertone, car Alfa Romeo n'a prévu d'en fabriquer qu'une série artisanale d'une cinquantaine d'exemplaires. Il en sera finalement fabriqué pendant une dizaine d'années toutes versions confondues près de 36 000! Le coupé Giulietta Sprint se singularise par un empattement réduit lui conférant une ligne compacte. Tous les canons stylistiques de l'époque se retrouvent dans ce dessin italien. On peut même y trouver quelques similitudes avec certaines Ferrari ou Aston Martin contemporaines, mais à échelle réduite. Les moustaches enchaînant la célèbre calandre Alfa Romeo (le "mascarone") viennent augmenter le caractère de l'auto et les chromes ont été utilisés à bon escient sans excès. Nous sommes face à une voiture de sport ! Avec 60 ans de recul, chaque détail stylistique des coupés Giulietta Sprint est une véritable

www.historiccars.fr

– Gaël REGENT – cars@historiccars.fr - +33 6 26 48 61 71 –

– Guillaume LE METAYER – guillaume@historiccars.fr - +33 6 62 11 94 73 –

invitation à la nostalgie. Il est difficile de rester de marbre face à un design enchanteur et pourtant si pur. La Giulietta Sprint est devenue l'Alfa Romeo des puristes, des amateurs avertis, car la notoriété des coupés Bertone, plus diffusés, est nettement plus évidente. Techniquement, elle reprend le principe de la caisse autoporteuse en acier. Contrairement au véhicule présenté au salon de Turin en 1954, le coupé Giulietta Sprint a gagné deux places de plus (c'est donc un coupé 2+2) et a abandonné son hayon à ouverture transversale pour une malle de coffre à la cinématique d'ouverture plus classique. Les ouvrants sont également en acier. L'intérieur possède des cotes aux standards de l'époque. La planche de bord d'une extrême simplicité conserve une élégance intemporelle. Trois gros cadrants sont sous les yeux du conducteur avec le compte-tours au centre, rappelant les gènes sportifs du coupé milanais. Le volant avec cercle d'avertisseur est en bakélite et vous remémore les films en noir et blancs de vos grands-parents. En son centre, le biscione et le blason milanais sont bien présents, comme sur toutes les Alfa Romeo. Le coupé Giulietta Sprint se distingue par une très bonne position au volant qui permet une conduite efficace et précise à l'image de son châssis et son moteur pétillant.



Cuore sportivo!

Sous le capot, on retrouve toute la force d'Alfa Romeo : son moteur. Fidèle à une longue tradition de motoriste, Alfa Romeo a monté un moteur 1,3 litres qui présente une modernité étonnante pour l'époque. Ce quatre cylindres en ligne possédait une culasse et un bloc en alu. Coiffé par une distribution à double arbre à cames en tête entraînée par une chaîne, ses pistons étaient bombés et ses chambres de combustion

www.historiccars.fr

– Gaël REGENT – cars@historiccars.fr - +33 6 26 48 61 71 –

– Guillaume LE METAYER – guillaume@historiccars.fr - +33 6 62 11 94 73 –

hémisphériques, preuves du talent des motoristes de la firme d'Arese. Un carburateur Solex double corps inversé APAI-G se charge du mélange air/essence. Ses 65 ch DIN à 6 100 tr/mn peuvent paraître de nos jours bien timides, mais l'auto était alors légère avec 880 kg et les 160 km/h étaient atteignables sans soucis. Du vrai sport en 1954 alors que la Citroën 2 CV développait moins de 30 ch et n'atteignait même pas les 100 km/h... Une boîte mécanique à 4 rapports était montée de série. Comble du raffinement pour l'époque, les rapports sont synchronisés.



Chassis

La puissance est transmise aux roues arrière. Alfa Romeo, comme la majorité des constructeurs d'alors, faisait encore confiance à la propulsion, gage d'une meilleure efficacité pour les voitures de sport. Pour leur nouveau coupé, les ingénieurs ont employé des suspensions conventionnelles mais efficaces : roues indépendantes à l'avant avec ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice et amortisseurs télescopiques, essieu arrière rigide avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Les freins sont à tambours et sans assistance sur les quatre roues de série. Pour les roues, des jantes en tôle de 15 pouces chaussées de pneus 155 HR 15 sont montées de série. Il en résulte un comportement routier très sain et efficace. La direction se révèle douce et précise.



Notre Giulietta Sprint

Selon le Centro Documentazione Alfa Romeo, notre chassis *02586*, qui est toujours équipé de son bloc d'origine AR1315*02411*, a été produit le 12 juillet 1956 et livré le 24 du même mois à l'Ambassadeur d'Espagne au Vatican. Fernando María Castiella Maíz, né le 9 décembre 1907 à Bilbao, en Espagne, diplomate et homme politique de l'époque franquiste, Professeur de droit international privé, Ambassadeur d'Espagne au Pérou et au Saint-Siège et Ministre des Affaires Etrangères entre 1957 et 1969, fut séduit par ce petit coupé Alfa Romeo que sa femme Soledad Castiella Maíz (née Quijano Secades) immatriculera à leur retour à Madrid en 1959, lorsque son mari devint Ministre des Affaires Etrangères, où son plus grand combat fut l'avenir de Gibraltar. Il démissionna en 1977 et devint membre du Conseil de la Banco Hispano Americano. Sa femme cédera l'Alfa Romeo à M. Antonio Velasco Martinez en 1977, comme le confirment les documents dont le contrat de cession présent dans le dossier, après 21 ans de Dolce Vita. Ce dernier conservera l'auto jusqu'en 2015 comme en témoignent les contrôles techniques périodiques présents dans le dossier. L'auto est ensuite acquise par son actuel propriétaire, qui entamera une restauration complète. Nous sommes donc en présence d'une troisième main totalement restaurée, dans sa configuration d'origine (le volant d'origine étant fourni) et prête à prendre le départ d'un prochain rallye, dont les mythiques Mille Miglia auxquelles elle est éligible! Alors? Prêt pour la Dolce Vita?



The one for the experienced connoisseurs...

If today Alfa Romeo is in everyone's mind a generalist manufacturer with a sporting connotation, the Arese firm was fighting among the most prestigious brands on the planet before the Second World War. His many victories in Grands-Prix gave a very good image to the production models that competed in luxury and sport. The Alfa Romeo 6C and 8C lineage is the best example. But after the War, in a Europe that is healing, Alfa Romeo must change its strategy. Still sport, but by democratizing its products...

Before the war, Alfa Romeo distinguished itself on the Grand Prix circuits (Formula 1 did not exist yet) throughout Europe and held its own against the leading names in the category, mainly French and German manufacturers. Its production models were then at the opposite of the current models, in an automotive market that had a different composition. Thus, Alfa Romeo's direct competitors at the time were Delage, Delahaye, Mercedes-Benz, Lancia, Bentley, Talbot, Bugatti... If we want to make a comparison with current market segments and brands, which are more significant for younger generations, Alfa Romeo was before the war the equivalent of brands such as Aston Martin, Jaguar or Bentley today! The five long years of world conflict, Italy torn apart by fascism, then destroyed at the end of the war, changed the situation. To survive, Alfa Romeo must diversify and change its strategy. It is therefore a rapid downshift in range that is taking place, with the 1900 sedan first, the first of its kind on the market since it was the first sporty family sedan. But to increase production volumes, and therefore its survival, Alfa Romeo will move further down the range by

launching in 1952 the study of a cheap average car. With always in its genes, a strong sporting connotation: the famous Alfa Romeo virus.



Presentation

To better understand the success of the Alfa Romeo Giulietta Sprint coupe, we have to go back to the early 1950s. At the time, some manufacturers were reluctant to abandon a classic style and give in to the sirens of the pontoon style. In addition, sports cars remain more heavy, impractical and unmanageable GTs with prohibitive prices reserved for an elite group of customers. The Cisitalia, designed by Pininfarina, will be the first sedan of its kind and will revolutionize the world of sports cars in terms of design. In this trend, the Alfa Romeo style centre and Felice Boano will design the line of the future Alfa Romeo coupe. These cars will be manufactured by Bertone, because Alfa Romeo has only planned to assemble a handmade series of about fifty vehicles.... In the end, after about ten years, all versions combined, nearly 36 000 car have been produced! The Giulietta Sprint coupe is characterized by a reduced wheelbase, giving it a compact design. All the stylistic musts of the time can be found in this Italian design. There are even some similarities with some contemporary Ferrari or Aston Martin, but on a smaller scale. The mustaches encasing the famous Alfa Romeo grille (the "mascarone") enhance the car's character and the chrome has been used wisely without excess. We're looking at a sports car! With 60 years of hindsight, every stylistic detail of the Giulietta Sprint coupe is a real invitation to nostalgia. It is difficult to remain marbled facing that enchanting yet so pure design. However, the Giulietta Sprint are the Alfa Romeo of purists, informed amateurs, because the notoriety of the Bertone

www.historiccars.fr

– Gaël REGENT – cars@historiccars.fr - +33 6 26 48 61 71 –

– Guillaume LE METAYER – guillaume@historiccars.fr - +33 6 62 11 94 73 –

coupe, more widespread, is much more obvious. Technically, the Alfa Romeo Giulietta Sprint is based on the principle of the self-supporting steel body. Unlike the vehicle presented at the Turin Motor Show in 1954, the Giulietta Sprint coupe gained two more seats (it is therefore a 2+2 coupé) and abandoned its transversely opening tailgate for a trunk with a more classic opening kinematics. The sashes are also made of steel. The interior has dimensions according to the standards of the time. The extremely simple dashboard retains a timeless elegance. Three large dials are in front of the driver with the tachometer in the centre, reminiscent of the Milanese coupe's sports genes. The steering wheel with the horn ring is made of bakelite and reminds you of your grandparents' black and white movies. In its centre, the Milanese biscione and coat of arms are present, as on all Alfa Romeo cars. The Giulietta Sprint coupes offer a very good driving position that allows efficient and precise handling, just like its chassis and sparkling engine.



Cuore sportivo!

Under the hood, we find all the strength of Alfa Romeo: its engine. Faithful to a long tradition as an engine manufacturer, Alfa Romeo has built a 1.3-litre engine that presents an astonishing modernity for the time. This in-line four-cylinder engine had alloy cylinder head and block. Covered by a chain-driven dual overhead cam timing system, its pistons were curved and its combustion chambers hemispherical, proof of the talent of the Arese firm's engine manufacturers. An APAI-G double-body inverted Solex carburetor is responsible for pouring the precious air/fuel mix. Its 65 hp DIN at 6,100 rpm may seem very timid these days, but the car was light at 880 kg and 160

www.historiccars.fr

– Gaël REGENT – cars@historiccars.fr - +33 6 26 48 61 71 –

– Guillaume LE METAYER – guillaume@historiccars.fr - +33 6 62 11 94 73 –

km/h was allowed. A real sports car in 1954 when the Citroën 2 HP developed less than 30 hp and did not even reach 100 km/h.... A 4-speed mechanical gearbox was standard. Ultimate refinement for the time: the gears are synchronized.



Chassis

The power is transmitted to the rear wheels. Alfa Romeo, like most manufacturers of the time, still relied on propulsion, a guarantee of greater efficiency for sports cars. For their new coupe, Alfa Romeo engineers used conventional but efficient suspensions: independent front wheels with coil springs, stabilizer bar and telescopic shock absorbers, rigid rear axle with coil springs and telescopic shock absorbers. The brakes are drum brakes and unassisted on all four standard wheels, which actually are 15-inch sheet metal rims with 155 HR 15 tyres. The result is a very healthy and efficient driving behavior. The steering is smooth and precise.

Our Giulietta Sprint

According to the Centro Documentazione Alfa Romeo, our chassis *02586*, which is still equipped with its original AR1315*02411* block, was produced on July 12th, 1956 and delivered on the 24th of the same month to the Spanish Ambassador in Vatican. Fernando María Castiella Maíz was born on December 9th 1907 in Bilbao, Spain. He was a diplomat and politician during the Francoist era, Professor of Private International Law, Ambassador of Spain in Peru and Vatican and Minister for Foreign Affairs between 1957 and 1969. He has been seduced by this small Alfa Romeo coupe that his wife Soledad Castiella Maíz (born Quijano Secades) registered upon their

www.historiccars.fr

– Gaël REGENT – cars@historiccars.fr - +33 6 26 48 61 71 –
 – Guillaume LE METAYER – guillaume@historiccars.fr - +33 6 62 11 94 73 –



return in Madrid in 1959, when her husband became Minister of Foreign Affairs. His most important battle being Gibraltar's future. He resigned in 1977 and became a member of the Board of the Banco Hispano Americano. He sold the Alfa Romeo to Mr. Antonio Velasco Martinez in 1977, as confirmed by the documents including the sale contract in the file, after 21 years of Dolce vita. The latter will keep the car until 2015, as shown by the periodic TCs in the file. The car has then been acquired by its current owner, who commissioned a complete restoration. We are therefore in presence of a third hand car, totally restored in its original configuration (the original steering wheel being provided) and ready to take part to any rally, including the famous "Mille Miglia", where it is eligible. So? Ready for the Dolce Vita?



www.historiccars.fr

- Gaël REGENT – cars@historiccars.fr - +33 6 26 48 61 71 –
- Guillaume LE METAYER – guillaume@historiccars.fr - +33 6 62 11 94 73 –